

skippersGuide



GUIDE SURPRISE 2026 - skippers, voile & océan

Le Surprise, un demi-siècle étonnant

**Retour sur
une success story
vélique**

**Interviews de
Justine Mettraux,
François Séchaud,
René Mermoud**

**Histoire du roi
des lacs suisses,
anecdotes et
festivités 2026**

AQUA PLANNING SA

DEPUIS 1976



IMPORTATEUR DU SURPRISE ET DE LA GAMME ARCHAMBAULT DEPUIS PLUS DE 50 ANS

Aqua Planning accompagne les passionnés de voile :
Équipement, gréements, pièces détachées, vente occasion et neuf
conseils et petits travaux. Une expertise reconnue au service de votre navigation.



CONTACTEZ-NOUS

aqua planning sa

François Séchaud

☎ +41 79 624 66 32

✉ aquaplanning@bluewin.ch

📍 387 route d'Hermance - 1247 Anières





Sommaire

Le mot du Président	1
Interview de Justine Mettraux	2
Naissance d'un mythe	6
Le Surprise en chiffres	9
Sur les lacs romands	10
Du côté de la Suisse alémanique et du Tessin	14
Interview de François Séchaud	18
Au cœur des 5 Jours du Léman	22
L'armada du Bol d'Or	26
La concurrence des voileries	30
Le Surprise forme les régatiers	33
Un bateau toujours d'actualité	34
Témoignages	36
Rencontre avec René Mermoud	40
Les champions suisses	43
On part en croisière ?	44
Les festivités du cinquantenaire	47

Édito

Le Surprise fête ses cinquante ans

En 2026, l'Aspro offre un guide *Skippers* spécial, des régates magiques et des croisières.



DR

Au moment où j'écris ces lignes, la saison de voile 2026 n'a pas encore démarré. Nos chers Surprise sont, pour la plupart, encore en hivernage. Le moment est venu de préparer la saison avec l'équipage, de discuter des travaux à faire avec le chantier ou de réfléchir à la commande d'une nouvelle voile. Les camarades de club nous prennent pour des fous : « Tant d'efforts pour ce vieux rafiot ! » Il est vrai que, cette année, notre Surprise a 50 ans ! Mais malgré cela, à chaque Bol, on entend ces mêmes copains en Toucan ou Grand Surprise répéter les mêmes choses : comment faites-vous pour être toujours à nos trousses jusqu'au retour dans le Petit-Lac ? Je leur réponds que « depuis 50 ans, nous avons appris à le faire marcher ». Cette année, pour marquer le coup, le Surprise sera mis à l'honneur. À commencer par cette édition spéciale du magazine *Skippers*. Non seulement pour évoquer l'histoire du bateau, des surprisistes légendaires, de son actualité, mais également de sa fonction initiale. En effet, à l'origine, le Surprise est un bateau de « pêche-promenade ». Il a été dessiné pour passer le week-end en famille à Port Ripaille avec les vélos pliables dans un des coffres arrière.

Mais l'année anniversaire 2026 annonce d'autres plaisirs que ma fonction de président m'autorise à dévoiler : à commencer par le Bol d'Or du Léman où le Surprise sera mis sur un piédestal. Il s'en suivra une fête de jubilé avec une grande parade à Rolle. Enfin, et en guise de clôture, le championnat suisse à Brunnen et son plan d'eau magique, puis le championnat d'Europe de Saint-Raphaël suivi d'une croisière en Méditerranée : un programme réjouissant !

Daniel Bouwmeester
Président de l'Aspro Surprise

Interview

Justine Mettraux a fait ses gammes en Surprise

Femme marin de l'année aux Rolex World Sailing Awards et troisième aux IMOCA Globe Séries 2025, la meilleure coureuse suisse au large a débuté sur les Surprise du Léman. La skipper de *TeamWork-Team SNEF* a sillonné les championnats suisses et européens pendant dix ans, sous les couleurs du CER. Témoignage.

Propos recueillis par **Pierre-Antoine Preti**

Te souviens-tu de la première fois que tu es montée à bord d'un Surprise ?

Je ne m'en souviens pas précisément mais c'était probablement au Centre d'Entraînement à la Régate (CER). À l'époque, le CER disposait de trois Surprise et du Farr 30 du Tour de France à la voile. Sur le Léman, nous naviguions principalement sur des Surprise tant que l'on était en phase de progression. C'est vraiment avec les entraîneurs de l'époque, emmenés par l'administrateur Julien di Biase et Bastien Clément, que j'ai commencé à régater.

Pendant combien de temps as-tu navigué en Surprise ?

J'ai navigué une dizaine d'années avec le CER. C'était principalement en Surprise dans les différents championnats suisses et européens. J'ai participé à la Translémanique en Solitaire à de multiples reprises. C'est la première fois que j'ai pu naviguer plusieurs jours d'affilée. J'ai concouru quatre ou cinq fois aux 5 Jours du



« C'EST SUR UN SURPRISE QUE J'AI APPRIS LES PREMIERS RÉFLEXES DE LA COMPÉTITION ET DE LA RÉGATE, LES PREMIERS AUTOMATISMES DE LA NAVIGATION EN ÉQUIPAGE. »



Léman. En Suisse, cette compétition a déclenché beaucoup de vocations de coureurs au large. J'en fais clairement partie.

Quel était ton plan d'eau préféré ?

J'avais du plaisir à aller faire les championnats suisses au Tessin, à Lugano. Ça nous changeait. C'était des plans d'eau stratégiques et c'était un chouette endroit pour aller faire des régates.

Que penses-tu de ce bateau ?

C'est un super bateau école. C'est aussi un voilier très représenté sur nos lacs. Le niveau sportif est intéressant et la monotypie dynamique. C'est agréable d'aller faire des championnats ou de participer au Bol d'Or du Léman en Surprise parce qu'on sait que l'on aura plein de concurrents de bon niveau.

Tu as parlé de bateau école ? Tu as toi-même enseigné la croisière, la régate et tu disposes d'une solide formation pédagogique. Est-ce que tu penses que le Surprise est une bonne plateforme d'apprentissage ?

Oui, complètement. C'est un bateau simple à faire marcher. C'est sympa de naviguer dessus à quatre ou cinq. Cela demande aussi pas mal

« Ce bateau m'a permis un solide apprentissage des bases. »



« J'AI DE BONNS SOUVENIRS DE CHOUETTES CHAMPIONNATS, AVEC DES JOLIES PERFORMANCES À LA CLÉ. »



DR



DR

« LE SURPRISE M'A PERMIS DE FAIRE MES PREMIÈRES EXPÉRIENCES AU LONG COURS. MON ENVIE D'ALLER PLUS LOIN EST VRAISEMBLABLEMENT NÉE ICI. »

de coordination d'équipage. C'est un super support pour progresser en petit habitable. Les utilisateurs ne s'y sont pas trompés. Ce bateau a été utilisé au CER, au CUST et dans bien d'autres structures lacustres. Tous ces critères le rendent vraiment intéressant dans le cadre d'une école de régates.

C'est toujours, selon toi, un bateau actuel ?

Aujourd'hui, je ne saurais plus dire. Ça fait un peu longtemps que je n'ai pas navigué dessus (rires) mais on voit qu'il y a toujours énormément de participants au Bol d'Or. Il y a donc manifestement de l'intérêt à naviguer sur ce voilier.

Au-delà du bateau, la communauté des surprisistes a toujours regroupé les meilleurs marins suisses...

En ce qui me concerne, je ne l'ai pas fait pour appartenir à une communauté, mais c'est vrai qu'à l'époque, les championnats suisses voyaient revenir beaucoup de très bons marins.

Que te reste-t-il, aujourd'hui, de cette expérience de surprisiste ?

J'en retiens un solide apprentissage des bases qui permet de faire marcher un bateau : c'est sur un Surprise que j'ai appris les premiers réflexes de la compétition et de la régate, les premiers automatismes de navigation en équipage. Il est clair qu'entre mon apprentissage en Surprise et la navigation actuelle en IMOCA, j'ai navigué sur beaucoup d'autres types de bateaux. Mais le Surprise m'a permis de faire mes premières expériences au long cours. Mon envie d'aller plus loin est vraisemblablement née ici.



Yves Rynckel

Dix questions « Surprise »

Quel est ton poste préféré ?

Régleuse de voile d'avant.

Ta manœuvre préférée ?

Les envois de spi au vent.

Ta force de vent préférée ?

10 à 15 nds.

Quel est ton pire souvenir en Surprise ?

Je n'ai pas de pire souvenir.

Et quels sont les meilleurs ?

J'ai des bons souvenirs de championnats, avec des jolies performances à la clé. Des bons souvenirs également des gens du CER avec qui j'ai eu du plaisir à naviguer. Ce sont des images que je garde en tête.

Ton parcours préféré ?

Le tour du Léman.

Ta régate préférée ?

Les 5 Jours du Léman.

Ton équipage idéal ?

J'ai beaucoup navigué avec Lucien Cujean et Julien Monnier. Ils feraient donc partie de mon équipage idéal.

Quelle est ta stratégie de départ préférée ?

Ce n'est pas moi qui barrais et j'aurais bien de la peine à répondre à cette question.

Ton Surprise préféré ?

Les Surprise du CER.



MORGES
Immo sàrl
www.morgesimmo.ch



Envie de vue à couper le souffle et de sérénité ?
MORGES IMMO saura vous enchanter !

ACHAT
VENTE
ESTIMATION

Nous sommes
à votre écoute
pour vous
accompagner
dans vos
démarches.

imm



Rue Louis-de-Savoie 80 · 1110 Morges · 021 811 00 80 · info@morgesimmo.ch

mb-composite

LA PASSION COMME MOTEUR

Depuis 2001





LE NUMÉRO 0001 TIRE SES PREMIERS BORDS DANS LE PERTUIS ROCHELAIS.



TRÈS VITE LE SURPRISE RENCONTRE UN GRAND SUCCÈS SUR LE LAC ET S'IMPOSE COMME LE MONOTYPE DE RÉFÉRENCE.



LE 500^e EXEMPLAIRE SUR
SA REMORQUE, DEVANT
LE CHANTIER
ARCHAMBAULT EN 1991.

Genèse

1976 : la naissance d'un mythe

La création de ce « dayboat rapide » est le fruit d'une jolie rencontre. Celle du crayon de Michel Joubert et du chantier de Jean Archambault.

Texte) **François Trégouët**

Photos) **Yves Ronzier**

C'est l'histoire d'une rencontre qui donnera naissance à l'un des voiliers les plus vendus de l'histoire de la plaisance moderne. Dans les années 1970, l'architecture navale vit sous l'influence de la jauge IOR. Pourtant, en 1973, Michel Joubert, jeune trentenaire à l'esprit libre et créatif, dessine un bateau de 10 m, léger et planant au nom évocateur : Subversion. Apôtre de la démocratisation de la voile, il imagine très vite une version plus petite. « Il avait dessiné ce bateau sans commande et l'avait proposé à Gibert Marine puis à Jeanneau qui l'ont décliné », se souvient son collaborateur et ami, le photographe Yves Ronzier. C'est à Dangé-Saint-Romain, entre Tours et Poitiers, qu'il va trouver une oreille attentive. Jean Archambault y a installé son chantier naval en 1964 et il excelle notamment dans la production de moules pour Beneteau, Jeanneau, Kirié, Wauquiez... Il construit également un petit croiseur de 6 m, le Bagheera, et aimerait bien proposer un modèle plus grand, aux formes plus modernes. En revanche, il ne voulait pas entendre parler des régatiers qui souhaitent tous un bateau différent. En 1975, Bernard Imbert, fournisseur de résine de profession, lui présente Michel Joubert et ce dernier lui « vend » son projet de 7,65 m comme un « dayboat rapide ». Entre les deux, le courant passe tout de suite, et ils s'accordent sur ce compromis sémantique.



Yves Ronzier se remémore : « Le Surprise était un bateau léger, jusque dans son gréement 7/8°, avec des lignes assez porteuses, pour démarrer rapidement au portant. L'esprit du Surprise, c'est un bateau simple, pas trop cher, qui permet d'aller relativement vite sans dépenser des fortunes. » Il était en effet 30 % moins cher que son concurrent direct, l'américain J/24. Mais Michel Joubert, « un homme profondément gentil, qui avait le sens des autres », aime à se souvenir Yves Ronzier, était aussi un personnage, et la livraison des plans parfois épique. « Une fois, Michel était ravi parce qu'il avait fini le plan du safran. Il l'a donné à M. Archambault a dit : "Super, je vais l'afficher dans mon bureau." Michel Joubert a avoué être un peu

surpris qu'il ne l'ait pas donné à la production et Jean Archambault de lui répondre: "On l'a déjà produit, mais sans le plan, puisqu'on ne l'avait pas!". Le premier bateau, nommé Archambault 7.65, a été lancé en décembre 1976. Âgé de 16 ans et encore lycéen à l'époque, Emmanuel Archambault reprendra en 1991 les rênes du chantier aux côtés de son frère jumeau Jean-Jacques. Mais il se souvient parfaitement être venu en train à La Rochelle ce samedi matin-là pour une première sortie qui s'avèrera mémorable. En effet, à la voile faute de moyens pour un moteur hors-bord, ils se trouvent envasés à marée descendante à la sortie du port. Michel Joubert déclare alors: « Allons manger et puis on reviendra ». Mais à leur retour, le bateau n'est plus là. Il a été récupéré par des pêcheurs. L'aventure se terminera bien et les premiers essais seront enthousiasmants: « Le devis de poids avait été respecté et le bateau se comportait de manière remarquable, avec un bel équilibre de barre, comme tous les bateaux Joubert », précise Emmanuel. L'architecte réunit vite un équipage pour participer aux régates locales et « pulvérise tout le monde », à la surprise générale. Pour le salon de Paris de janvier 1977, il propose donc le nom de Surprise à Jean Archambault, avec un logo en forme de point d'interrogation dessiné par son père, l'illustrateur de BD, Pierre Joubert. L'engouement est immédiat puisque plus d'une quarantaine seront construits dès la première année. « C'était énorme et cela a changé la vie du chantier, confirme Emmanuel Archambault. On en a ensuite vendu cinquante par an pendant vingt-cinq ans! »

Car malgré les succès en régate, le Surprise, derrière une apparente simplicité, se révèle être aussi un vrai petit croiseur côtier très sûr: de grands coffres pour le matériel, des bancs de cockpit pouvant accueillir quatre personnes de chaque côté avec des hiloires hautes formant de confortables dossiers, un puits moteur, une baille à mouillage, deux couchettes simples et un triangle avant. Des caractéristiques que ne manqueront pas de faire évoluer le duo architecte-chantier. Ainsi, en 1984, un nouveau moule de pont aux formes plus arrondies est adopté. En 1992, une jupe est intégrée et une nouvelle évolution du rouf amène davantage de lumière

à l'intérieur. Enfin, en 2000, il adopte les codes esthétiques du Grand Surprise, abaisse le rail d'écoute de grand-voile en fond de cockpit et propose un intérieur décroisé.

En 2006, Michel Joubert, disparu en mars 2016, confiait à *Skippers*: « De tous les voiliers que j'ai dessinés, le Surprise est celui qui m'a le plus ému. Sans le savoir, nous avons franchi plusieurs étapes d'un seul coup. Les bateaux de croisière de l'époque étaient tristes. Je voulais faire un voilier rapide, doté d'un plan de pont confortable et des caractéristiques des bateaux de course, pour me promener en sécurité et à toute vitesse. » Challenge relevé, le Surprise est à la fois bateau de régate, de petite croisière, et voilier école. Un bateau vraiment bien-né dont on parle toujours au présent, cinquante ans après.



FRANÇOIS SÉCHAUD, EMMANUEL ET JEAN-JACQUES ARCHAMBAULT AUX CÔTÉS DE MICHEL JOUBERT POUR FÊTER LES 30 ANS DU SURPRISE.



AU PORTANT SOUS SPI, LE GRAND COCKPIT EST PARTICULIÈREMENT APPRÉCIÉ.



Infos techniques

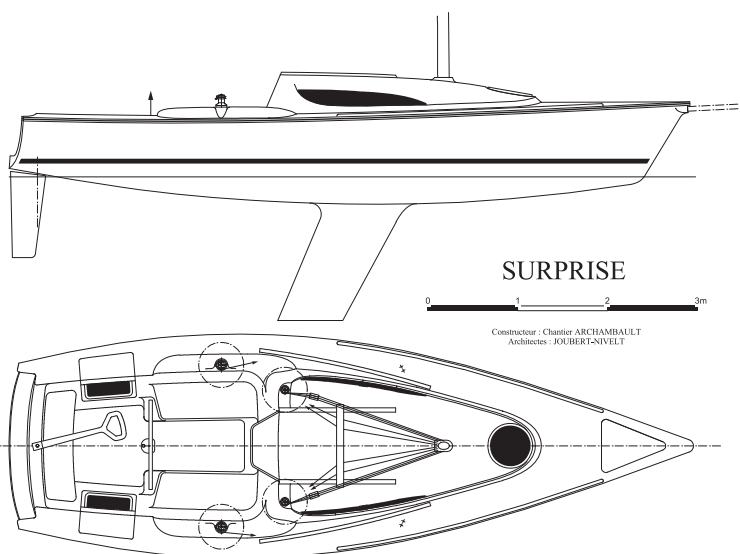
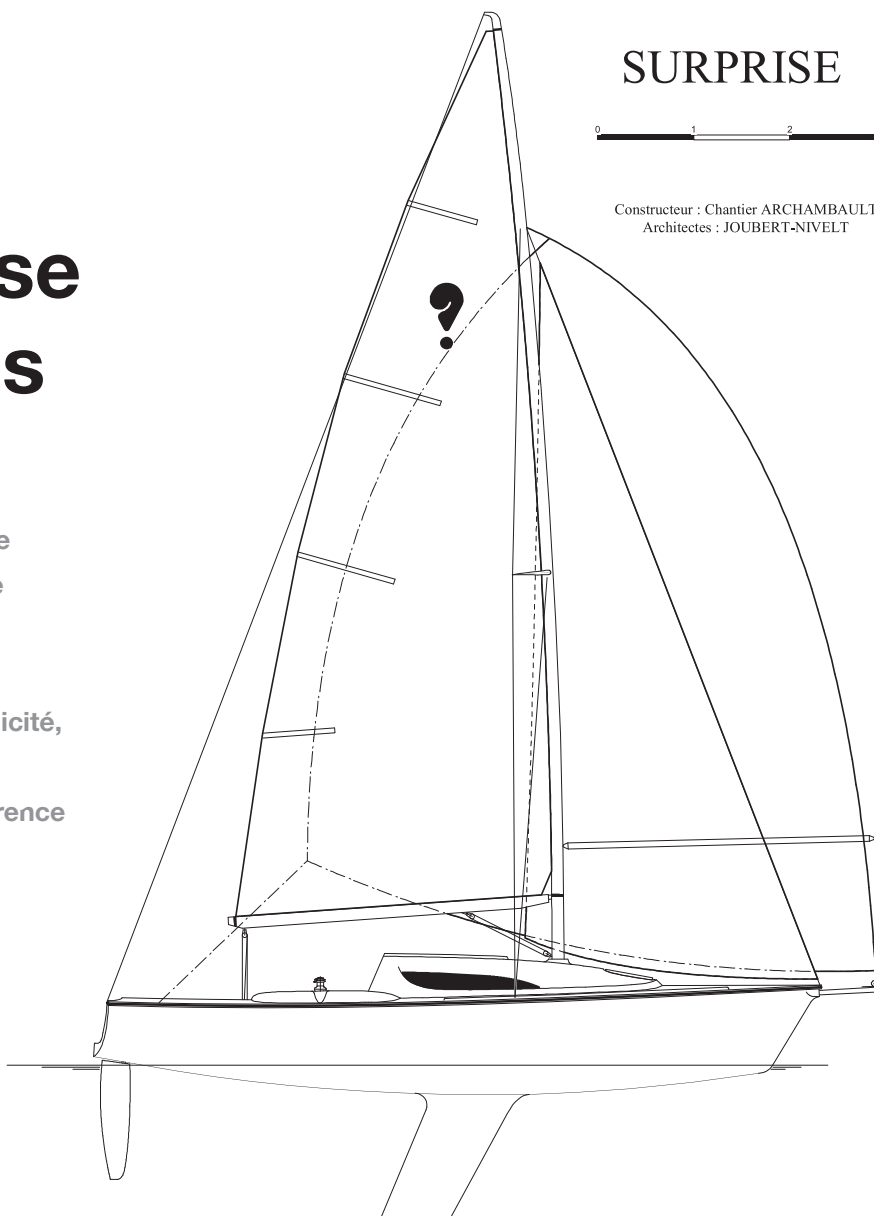
Le Surprise en chiffres

Quatre couchettes, une table à cartes, un coin kitchenette en option, des équipets et une ambiance chaleureuse. Doté d'une redoutable simplicité, le Surprise est rapidement devenu le monotype de référence sur les lacs suisses.

SURPRISE

0 1 2 3m

Constructeur : Chantier ARCHAMBAULT
Architectes : JOUBERT-NIVELT



Caractéristiques techniques

Longueur de coque : 7,65 m

Flottaison : 6,60 m

Bau maxi : 2,48 m

Tirant d'eau : 1,60 m

Poids : 1'250 kg

Lest : 500 kg

Grand-voile : 16,50 m²

Génois : 17 m²

Solent : 11 m²

Spi 7/8 : 45 m²

Spi tête : 65 m²

Spi asymétrique : 45 m²

Le Surprise a également été vendu en version « biquille » et « quille relevable ».

Success story

Un monotype populaire et prestigieux

Près de la moitié des 1'700 unités construites ont été vendus dans notre pays.

Ce marché en or a joué un rôle déterminant dans la dynamique de la série.

Retour sur un eldorado nautique au fort accent helvète.

Texte) **Vincent Gillioz**

Avec sept unités sur la ligne de départ du Bol d'Or 1977, soit quelques mois après sa sortie, le Surprise a tout de suite pris sa place dans le paysage nautique lémanique. En 1978, Nernier accueillait le premier Critérium, avec douze bateaux inscrits. Dans la foulée, François Séchaud et quelques propriétaires fondent l'association de propriétaires (ASPRO Surprise), avec une jauge à la clé. « Le bateau n'avait pas été conçu comme monotype, mais nous avons vite compris qu'il fallait mettre des règles si on voulait continuer à régater ensemble. Je me suis inspiré d'autres jauges, notamment celle du Corsaire, qui comptait une grande flotte. » Feu Denis Reymond est devenu le premier président de l'ASPRO Surprise Suisse lors de l'assemblée constitutive, et les Français ont suivi, créant leur propre ASPRO et reprenant la jauge établie sur le Léman. En 1979, le Yacht-Club de Genève organise le premier championnat d'Europe, qui a réuni trente-neuf bateaux. La machine était lancée.

Ascension fulgurante

Dès le début des années 1980, le Surprise traverse les frontières linguistiques. Fort du soutien d'Hansruedi Marti, le bateau se popularise en Suisse alémanique. Puis, il franchit les Alpes, grâce au dynamisme de Luigi Rezzonico, fondateur de la flotte tessinoise.

François Séchaud enchaîne les ventes à un rythme effréné, et livre en moyenne vingt-cinq bateaux par année, parfois trente. Un rendez-vous national annuel est mis en place dès le début des années 1980. L'USY (Union Suisse du Yachting, ancêtre de Swiss Sailing), très stricte sur l'organisation de championnats suisses, ne donne pas son aval car



LA POPULARITÉ DU MONOTYPE A DÉPASSÉ TOUTES LES ESPÉRANCES, ET IL EST RAPIDEMENT DEVENU LE PLUS PRÉSENT SUR LES GRANDES CLASSIQUES LÉMANIQUES, COMME LE BOL D'OR.



AUSSI À L'AISE DANS LE PETIT TEMPS QUE DANS LES AIRS SOUTENUS, C'EST AUSSI UN VOILIER TRÈS MARIN.



la classe ne compte pas cent unités. L'ASPRO contourne la fédération, et met en place des « Swiss Surprise Cup », avant que le bateau ne soit officiellement reconnu quelques années plus tard. En 1988, les championnats suisses disputés à Nyon comptent 79 concurrents, un record jamais réitéré. Au milieu des années 1980, le Centre d'Entraînement à la Régate (CER), alors dirigé par Dominique Wavre acquiert trois unités, et devient un excellent ambassadeur de la série. La structure, qui est déjà une formidable pépinière de talent, verra passer cinq générations de bateaux.

D'une centaine d'unités au milieu des années 1980, la flotte suisse atteint cinq cents bateaux vers la fin des années nonante.

Le Surprise devient le bateau phare du Bol d'Or, qui rassemble une centaine d'unités – 132 en 2017 – chaque année. « Remporter le Bol d'Or en Surprise est probablement ce qu'il y a de plus difficile, relevait dans une interview Pierre-Yves Jorand. C'est peut-être l'équipage le plus méritant de l'épreuve. » La fin des années 1980 voit aussi la naissance de la première course d'endurance du Léman : « Les 7 jours » qui se disputent en Surprise, en mai. L'épreuve sera remplacée deux ans plus tard par les 5 Jours du Léman, qui se courent toujours sur le monotype signé Joubert, mais fin juillet. L'événement est devenu incontournable de tous les surprisistes passionnés, et compte jusqu'à quarante concurrents.



PARMI LES GRANDES ÉTAPES DE LA SÉRIE, LE 400^e BATEAU VENDU EN SUISSE, PUIS LE 1'000^e CONSTRUIT, EXPOSÉ AU SALON NAUTIQUE DE GENÈVE.



Suisses redoutés

Comme le bateau est assez facilement transportable, les Suisses n'hésitent pas à se déplacer pour régater. Bon nombre de rendez-vous d'hiver en Méditerranée voient arriver une transhumance de surprisistes suisses, une fois la saison lacustre terminée. Novembre à Hyères ou la Primo Cup de Monaco deviennent des incontournables, et les Suisses y sont redoutés.

Christian Wahl, Michel Glaus, Jean-Marc Monnard, Michel Vaucher, Alain Marchand, Étienne David, Kiny Parade, Jean-Pascal Chatagny, Lucien Cujean, Julien Monnier, les frères Monnin ou encore Jérôme Clerc, Feu Charles Favre, Julien di Biase,



Philippe Durr, les frères Girod, Arnaud Gavairon et Élodie-Jane Mettraux font notamment partie des personnalités de la classe.

Bien que populaire, le Surprise est convoité par les meilleurs régatiers habitués à des séries plus prestigieuses, telles les jauges métriques ou les Toucans. Tout le monde y vient à un moment ou à un autre de sa carrière.

Le calendrier des événements Surprise en Europe compte jusqu'à cinquante événements annuels, entre la France, l'Italie, l'Autriche, l'Allemagne et la Suisse.



LA PRIMO CUP DE MONACO A TOUJOURS FAIT PARTIE DES GRANDS RENDEZ-VOUS HIVERNAUX.



À L'OCCASION DES 30 ANS DE LA SÉRIE, LE CHANTIER A OFFERT UN BATEAU PAR TIRAGE AU SORT. OLIVIER PICTET A ÉTÉ L'HEUREUX GAGNANT.



EN CHOISISANT LE SURPRISE, LE CENTRE D'ENTRAÎNEMENT À LA RÉGATE A LARGEMENT CONTRIBUÉ AU SUCCÈS DE LA SÉRIE.

Le chantier Archambault fait, de son côté, évoluer le bateau, tout en conservant sa stricte monotypie. Le Surprise verra quatre plans de pont se succéder, et les modernes ne supplantent jamais les anciens. La famille Monnin, qui a longtemps tout raflé avec le numéro 20, en est la meilleure preuve. À l'occasion des trente ans de la série, le chantier offre même un bateau à un tirage au sort. Olivier Pictet ressort heureux gagnant de cette loterie improbable.

François Séchaud relève encore la remarquable collaboration qu'il a entretenue avec le chantier tout au long de l'aventure. « Le fait de travailler avec une entreprise familiale, qui a tenu compte de notre avis à tous les stades de développement a été extraordinaire. La reprise du chantier par les frères jumeaux Emmanuel et Jean-Jacques Archambault, dans les années 1990, a donné une formidable dynamique à l'entreprise. »

Déclin, regain et...

Malgré sa popularité, le Surprise vit un petit déclin à la fin des années nonante « Je n'en ai vendu que douze en 1998, raconte François Séchaud. Je pensais que c'était la fin d'une époque, mais c'est reparti juste après. » La courbe des ventes a en effet décollé après deux ou trois ans plus difficiles. L'importateur a vendu son dernier Surprise Archambault en 2018. Le chantier français a ensuite fait face à diverses difficultés, qui ont arrêté la production. Plusieurs péripéties se sont déroulées depuis, notamment sur la question d'une remise en production. Aujourd'hui, le Surprise n'est plus produit en série, mais il reste toujours possible d'en construire sur demande avec Didier Bouygues de chez Babel SARL, représenté par François Séchaud qui poursuit, quant à lui, son activité de vente, et de suivi pour les pièces de rechange. « Avec huit cents bateaux, il y aura toujours à faire. » Le marché de l'occasion est encore extrêmement dynamique et les bateaux vieillissent bien. La série n'est pas près de s'éteindre.



Liste des présidents de l'ASPRO Suisse :

Denis Reymond : 1978-1982
Didier Jolivet : 1983-1984
Pierre Girod : 1985-1987
René Mermoud : 1988
Michel Darbre : 1989-1990
Guy Rudaz : 1991-1995
Gilbert Chevrot : 1996-2000
René Mermoud : 2001-2005
Daniel Rinolfi : 2002-2013
Frank Reinhardt : 2014-2021
Daniel Bouwmeester : 2022-Aujourd'hui



MARINE CRÉATION BOOTSWERFT

Im Dienste der Segler seit
2009

www.marinecreation.ch



Julien Croisier
M +41 79 930 05 92
julien.croisier@savoretti.ch

Menuiserie

Ebénisterie

Agencement

Pascal Fazan
M +41 79 304 03 44
pascal.fazan@savoretti.ch

Bucher + Walt fête 60 ans d'expérience et de passion

Tout pour votre Surprise
Retrouvez + de 20'000 articles en ligne et en magasin
Livraison rapide dans toute la Suisse



bucher-walt.ch

60
bucher
+ walt
SINCE 1966



DR

EN 2005, LE CVLL ORGANISE UN CHAMPIONNAT SUISSE ET UNE COUPE D'EUROPE À LUGANO.

Suisse alémanique et Tessin

Franchir le Röstigraben

Dans les cantons alémaniques, le *Surprise* n'a jamais connu la popularité dont il jouit en Suisse romande. Il y a pourtant écrit quelques belles pages de l'histoire vélique. Acteur incontournable de cette reconnaissance outre-Sarine, Éric Monnin a trois titres de champion suisse à son actif et compte bien en rajouter un quatrième.



DR

L'ÉQUIPAGE TESSINOIS AVEC LUIGI REZZONICO (ASSIS À L'AVANT, DEVANT LE BARREUR) LORS DE LA PRIMO CUP À MONACO.



LA FAMILLE MONNIN, EN 1988, SUR SON VA...RHUM ?. IL RESTE ENCORE UN LONG CHEMIN À PARCOURIR AVANT DE RIVALISER AVEC LES MEILLEURS.

Texte) **Walter Rudin**

En Suisse alémanique, la culture nautique est largement marquée par l'influence de l'Europe du Nord. Rien d'étonnant donc à ce que le Surprise, conçu en France, n'y ait pas rencontré le même essor qu'en Romandie. Dès la fin des années 1960, les premiers bateaux en polyester construits en Scandinavie investissent le segment des petits croiseurs rapides sur les plans d'eau des cantons germanophones, suivis par les H-Boats, très prisés pour les sorties de week-end comme pour la régate.

Sur le lac de Constance, à l'extrême nord du pays, le Surprise reste marginal dans le paysage régatier. On y trouve une seule flotte basée à Friedrichshafen côté allemand. Modeste par sa taille, elle se distingue toutefois par son dynamisme, ayant même réussi à organiser une Coupe d'Europe en 2024. Quelques unités prennent également le départ de la Rund Um. Le constat est similaire sur le lac de Zurich. Si le Langstrecken Cup accueille chaque année une poignée de Surprise, la série n'y mène aucune activité structurée. Sur les lacs de Thoune et de Brienz, le Surprise n'est jamais parvenu à s'imposer davantage, éclipsé par les flottes de Dragon et de Star. Deux régions alémaniques font cependant exception. Le Surprise y a connu ses heures de gloire grâce à des navigateurs qui ont porté haut les couleurs de la série en s'imposant face à leurs concurrents romands. Ils ont largement contribué à sa promotion. Encore aujourd'hui, on y trouve des flottes considérables.

Tessin: le comité du CVLL comme catalyseur

Le deuxième Surprise importé en Suisse est destiné au Tessin. Le numéro Z 2, reconnaissable à sa coque rouge vif, arrive sur le lac de Lugano en 1977, à la demande d'un certain M. Parker. Après avoir changé plusieurs fois de main,

il est acquis par le Circolo Velico Lago di Lugano (CVLL) qui l'utilise pour ses activités de club.

Sous l'impulsion de Luigi Rezzonico, la flotte tessinoise se développe rapidement. Dans les années 2000, elle connaît une période faste, notamment sur le lac de Lugano. Peter Schmidle, ancien membre du comité du CVLL, arbitre national et directeur de course, se souvient : « À l'époque, plus de la moitié du comité du CVLL, emmené par Andrea Colombo, président du club pendant de nombreuses années, naviguaient sur des Surprise. C'était une véritable passion. À cela s'ajoutaient des navigateurs de renom comme Sacha De Micheli, alors deuxième meilleur match racer suisse, ou Gilles Caprari, connu pour avoir conçu les premières bouées GPS en Suisse. » Le Tessin accueille alors plusieurs championnats suisses ainsi qu'une Coupe d'Europe en 2005.

Suisse centrale: le lac de Zoug, épicerie du Surprise

Côté romand, on le surnomme volontiers : « le père alémanique du Surprise ». Originaire de Zoug, Hansruedi Marti ramène le premier Surprise de l'autre côté de la Sarine, plus précisément sur le lac de Zoug. L'accueil y est sceptique. « Trop

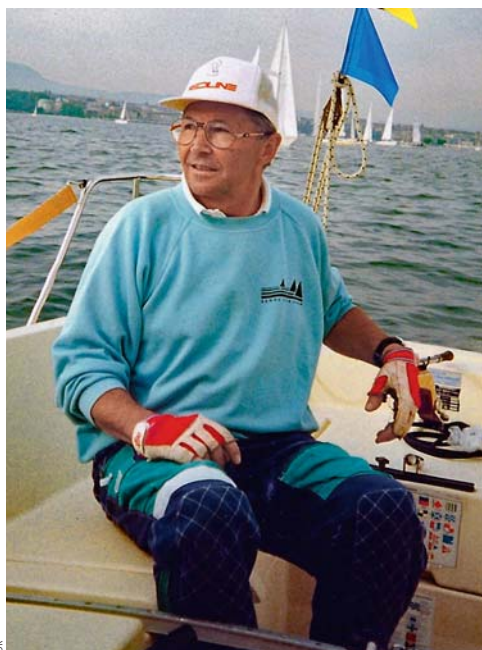
AU-DELÀ DES PLANS D'EAU
SUISSSES, LA FAMILLE
MONNIN REMPORTE
PLUSIEURS RÉGATES
INTERNATIONALES. LE PRINCE
ALBERT DE MONACO
FÉLICITE L'ÉQUIPAGE,
RENFORCÉ PAR HANSRUEDI
MARTI, APRÈS SA VICTOIRE
À LA PRIMO CUP.



B

léger, trop fragile, il ne fera pas long feu», disent les mauvaises langues. Il suffit pourtant d'une sortie musclée dans une tempête de foehn avec les détracteurs à bord pour faire taire les critiques. Les excellentes performances de régate font le

ORIGINAIRE D'IMMENSEE, HANSRUEDI MARTI
A LARGEMENT CONTRIBUÉ À LA DIFFUSION
DU SURPRISE EN SUISSE CENTRALE.



DR

reste : le nombre de Surprise sur le lac de Zoug ne cesse d'augmenter, et Cham accueille même quelques régates de série.

Parmi les adeptes les plus fervents du Surprise figure un certain Luc Monnin. Installé à Immensee, il souhaite initier ses trois fils, Éric, Marc et Jean-Claude, à la voile et à la compétition. Convaincu par le potentiel du bateau, il achète un Surprise d'occasion basé sur le Léman. En 1990, il participe pour la première fois au championnat suisse, organisé à Cham, quasiment devant sa porte. L'idée est simple : tirer parti de la connaissance du plan d'eau pour rivaliser avec les meilleurs. Éric Monnin, déjà à la barre, s'en souvient parfaitement : « C'était frustrant de voir la concurrence nous distancer de plusieurs centaines de mètres dans un espace aussi restreint. Mais on s'est accrochés et on a progressé d'année en année. » En 1999, après presque dix ans de persévérance, les frères Monnin remportent pratiquement tout ce qu'il est possible de gagner en Suisse sur un Surprise. Dans la foulée, Jean-Claude rejoint Alinghi avec qui il s'impose sur l'America's Cup et travaille aujourd'hui pour l'équipe Prada AC. Quant à Éric, triple champion suisse de Surprise et multiple vainqueur des 5 Jours du Léman, il s'impose comme l'un des meilleurs match racers de la planète.

Championnat suisse 2026 à Brunnen pour les 50 ans de la série

Le succès rencontré sur le lac de Zoug n'est pas resté sans effet dans la région. Il a gagné le lac des Quatre-Cantons, où l'on croise régulièrement des Surprise. L'école de voile Marina Segelschule de Lucerne gère même une petite flotte de six unités proposées en partage.

Sur le lac d'Uri, dans la partie supérieure du lac des Quatre-Cantons, Éric Monnin décroche en 2017 son troisième titre de champion suisse de Surprise, épaulé par son père Luc et ses deux frères. On assiste alors à une véritable renaissance de l'équipage familial. Cette année, pour les 50 ans de la série, le championnat suisse revient à Brunnen où la famille Monnin compte bien s'aligner au complet. Luc, le père, aujourd'hui âgé de 79 ans, caresse le rêve d'un quatrième titre.



 Made in Switzerland

Chemin de Champs-Prévost 22, 1214 Vernier - Suisse
T. +41 (0)22 785 67 73 | www.europsails.ch | europ@europsails.ch

Domaine Rosset

Une Cave près de chez vous !
Vente directe et dégustation



Philippe et Ursula ROSSET
Ch. de Jolimont 8 - 1180 Rolle
079/226 48 27 - www.domainerosset.ch



Interview

François Séchaud : « J'ai immédiatement été séduit ! »



IMPORTATEUR SUISSE, IL A COLLABORÉ ÉTROITEMENT AVEC PHILIPPE RAPHOZ QUI REPRÉSENTAIT LA SÉRIE SUR LA PARTIE FRANÇAISE DU LÉMAN.



FRANÇOIS SÉCHAUD A DÉBUTÉ SA CARRIÈRE EN VENDANT DES BAGHEERA, CONSTRUITS PAR LE CHANTIER ARCHAMBAULT.

Lorsqu'il a présenté le numéro deux au Salon Nautique de Genève en 1977, l'importateur François Séchaud ne se doutait certainement pas que le petit croiseur allait devenir un des voiliers les plus vendus en Suisse.

Propos recueillis par **Vincent Gillioz**

Racontez-nous comment vous êtes devenu vendeur de bateaux ?

J'ai commencé à naviguer adolescent sur un Bagheera construit par Archambault que mon père avait acquis au milieu des années 1960. Le bateau était sympa, je me suis très vite passionné et j'ai commencé à régater avec un certain succès. Ces bons résultats ont suscité un vif intérêt, et plusieurs navigateurs nous ont contactés pour voir et essayer le bateau. Messieurs Darbre et Rotach ont été les premiers à craquer et ont acheté directement sur le chantier. Avec l'aide de Claude Béchar, dit Léon, nous avons mis à l'eau les deux unités aux Eaux-Vives. Fort de cette expérience, et comme j'avais arrêté mes études, j'ai proposé à Archambault de représenter sa marque, et d'exposer le Bagheera au Salon Nautique. J'avais pris un job de *service man* dans un garage pour payer les frais. Cette expérience a été le déclic et m'a



« J'étais loin d'imaginer que le Surprise deviendrait mon fond de commerce. »



LA FRÉQUENTATION DES NOMBREUX CRITERIUMS ET DES 5 JOURS, A TOUJOURS CONSTITUÉ UN BON BAROMÈTRE DU SUCCÈS DE LA SÉRIE.

DR

convaincu de me lancer dans la vente de ces bateaux. Je suis né en 1952, je n'étais pas majeur et n'avais pas de statut officiel, c'était un peu du bricolage. J'ai dû attendre mes vingt ans pour me mettre officiellement à mon compte et créer mon entreprise. Je faisais trois salons : Genève, Lausanne et Zurich.

Vous avez également créé un shipchandler à Genève, comment ça s'est passé ?

N'étant pas occupé à plein temps par ce travail, j'ai eu la chance dans une exposition de rencontrer Manfred Bucher de Bucher & Walt (B&W) qui souhaitait implanter une antenne de distribution dans la région. J'ai profité de cette opportunité pour ouvrir mon magasin d'accastillage, La Seiche, en 1974, aidé financièrement par B&W. Cela a rapidement créé une synergie entre mes deux activités. L'ensemble était cohérent avec le shipchandler aux Eaux-Vives, la vente des bateaux et le petit chantier que

j'ai pu implanter sur la propriété familiale sans trop investir. Mon cousin Pierre Girod m'avait donné un coup de main pour construire un hangar en deux semaines avec des matériaux de récupération.

Ça m'a permis d'assurer les préparations de bateau et le service après-vente. René Odier, bien connu sur le Léman, a fait son apprentissage de vendeur chez moi. Il a beaucoup compté dans l'histoire de l'entreprise. Passionné et très investi, il travaillait à la fois au chantier et au magasin. À cette époque, nous ne comptons pas nos heures. Je le remercie vivement pour ces beaux moments passés ensemble.

Et qu'en est-il du Surprise ?

En 1976, après avoir vendu une soixantaine de Bagheera, Archambault s'est lancé dans le Surprise en collaboration avec Michel Joubert, que j'avais aussi rencontré. J'ai été voir les moules au chantier et j'ai eu l'impression de voir la carène d'un gros 505. Il n'était pas encore ponté mais j'ai immédiatement été séduit. Michel Joubert voulait sortir de ces formes dictées par la jauge IOR, avec des arrières pincés qui limitaient la vitesse et la raideur à la toile des bateaux. C'était vraiment un design innovant, planant comme un dériveur, rapide, très marin et surtout qui allait s'adresser à une large clientèle grâce à sa polyvalence.

J'ai amené le numéro 2 au Palais des expositions à Plainpalais, en janvier 1977. Les visiteurs ont tout de suite été interpellés par ces nouvelles formes. Je ne sais plus si j'ai signé une vente sur place, mais il y a eu de nombreuses demandes d'essais. Du coup, j'ai mis le bateau à l'eau à Pâques pour participer à la première régates de la saison à Corsier, dans des conditions de bise musclées. Nous l'avons remportée, ça a été une belle « Surprise » ! Les essais du bateau se sont ensuite enchaînés avec de futurs propriétaires. Le succès a été immédiat : j'ai livré douze unités la première année, dont sept ont participé au Bol d'Or.

Comment expliquez-vous ce succès ?

Il y a eu une conjonction de facteurs favorables. Le Surprise est sorti à peu près en même temps que le J24 et le Farr 727. Il était plus polyvalent que ses concurrents et nettement plus abordable. La version de base était proposée à 21'700 CHF avec trois voiles. Il correspondait à la demande du moment avec son grand cockpit, inhabituel pour l'époque, sa cabine



spartiate, mais suffisamment confortable pour des petites croisières à quatre. Ses performances ont bien sûr joué un rôle important. Je pense également que j'ai fait ce qu'il fallait, en entretenant la proximité avec la clientèle. J'ai toujours navigué en Surprise, et par la suite sur les autres séries d'Archambault que j'ai représentées : Suspens, Sprint 95, 98, 108, Grand Surprise, Sprinto, A 27, A 31, A35, A40. Je ne suis pas parti régater sur d'autres marques et j'étais toujours présent lors des régates. Mes premiers clients ont naturellement joué un rôle d'ambassadeurs du bateau, donnant à d'autres futurs surprisistes la possibilité d'essayer le leur. Je leur dois beaucoup.

Quel regard portez-vous aujourd'hui sur cette success story ?

Il y a clairement eu un alignement des planètes lorsque je me suis lancé. Mais j'ai fait ce qu'il fallait pour que ça marche. J'ai beaucoup travaillé, investi en publicité presse, expositions et prix de régates. L'avantage d'avoir mon lieu de travail à côté de mon domicile m'a permis d'être toujours proche de mon épouse et de mes quatre enfants, même si souvent je retournais préparer un bateau après le repas et y passer une partie de la nuit. J'estime avoir eu une belle qualité de vie. J'aurais bien sûr pu monter un plus grand chantier en zone artisanale, avoir une entreprise que j'aurais pu transmettre. Mais je n'ai pas de regret car aucun de mes enfants n'était intéressé par ce métier. Je me souviens qu'André Fragnière m'avait dit : « Tu verras, tu en vendras au moins cent... » En me retournant, je réalise que c'était une belle aventure et j'étais loin d'imaginer qu'en 1976, le Surprise deviendrait mon fond de commerce et ma vie professionnelle.



LE PLAN JOUBERT FAIT PARTIE DU PAYSAGE LÉMANIQUE DEPUIS UN DEMI-SIÈCLE.





ASPRO
SURPRISE
SUISSE +

**L'ASPRO SURPRISE SUISSE
RASSEMBLE PROPRIÉTAIRES ET
NAVIGATEURS DE SURPRISE EN
SUISSE POUR PROMOUVOIR LA
RÉGATE, LA NAVIGATION DE
PLAISANCE ET LE PARTAGE
D'EXPÉRIENCES AU SEIN D'UNE
COMMUNAUTÉ DE PASSIONNÉS**

REJOIGNEZ LA CLASSE SURPRISE



ENEZ FÊTER LES 50 ANS DU SURPRISE

Samedi 8 août 2026

DÈS 15H00 À LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE ROLLOISE

*Grande parade des Surprise
Apéro convivial et repas festif
Musique live*



Infos et inscriptions sur www.asprosurprise.ch



Endurance

Les 5 Jours mettent du sel dans le Léman

Derrière un format presque inchangé depuis 1993, le marathon des courses lémaniques a vu naître plusieurs générations de coureurs au large suisses. Les 5 Jours du Léman racontent toutefois bien plus qu'une régata. Entre passion, fidélité et persévérance, retour sur une course façonnée par celles et ceux qui la font vivre.

Texte) **Sophia Urban**

Depuis plus de trente ans, les 5 Jours du Léman proposent une recette que les passionnés de voile lémanique connaissent bien, et apprécient : deux personnes, un Surprise et cinq jours à régater autour du lac en passant trois bouées. Créée en 1993 par le Cercle de la Voile de Vidy, l'épreuve avait d'abord été pensée et initiée par la Société Nautique de Genève, sur sept jours, avant que l'équipe de Vidy ne reprenne le flambeau sur le format que nous connaissons aujourd'hui, sur cinq jours.

« Les premières éditions relevaient clairement du bricolage passionné, l'organisation était montée de toutes pièces par une poignée de personnes, avec des instructions de course écrites à la main et adaptées en permanence », se souviennent Éric et Marc Meyer du Chantier Naval de Vidy, partenaires historiques et acteurs de l'organisation, dans une interview donnée à l'équipe des 5 Jours. « La course repose très tôt sur une implication forte des bénévoles qui faisaient tout : poser les bouées, entretenir le matériel, assurer la sécurité. »

Au fil des années, l'organisation se structure et la course gagne en visibilité, sans jamais perdre son essence. « Les 5 Jours, pour moi, c'est une aventure plus qu'une course », résume Éric Monnin, présent dès les débuts et multiple vainqueur. « On entre dans un autre rythme et on oublie le reste. Plus que la vitesse du bateau, le plus important est de savoir se gérer et rester en forme jusqu'au bout. » Son regard résume bien ce qui distingue cette épreuve, une course hybride, à mi-chemin entre régata côtière et course au large. Un passage d'ailleurs obligé pour tous les navigateurs et navigatrices suisses qui ont pris le large ensuite dans une carrière hauturière.



PHOTOGRAPHE OFFICIEL DES 5 JOURS, YVES RYNCKI NOUS PARTAGE SES CLICHÉS FAVORIS POUR ILLUSTRER CET ARTICLE. ICI, L'ÉQUIPAGE D'HYPNAUTIC EN 2016.



UNE ÉDITION VENTÉE ET UN DÉPART ANIMÉ SOUS SPI POUR LES 5 JOURS 2017.

Le palmarès d'Éric Monnin reflète cette logique de constance et de patience, mais ce n'est de loin pas le seul à s'être imposé sur la durée. Renaud Stitelmann (voir encadré), Denis Girardet, Olivier Légeret, Jean-Pascal Chatagny, Patrick Besson, Emanuel Müller, Lorenz Kausche, le nombre record de participation des Preitner ou encore Loris von Siebenthal, sont autant de multiples vainqueurs de l'épreuve, parmi tant d'autres. « Je crois que ma plus belle victoire est celle de 2020, avec quarante équipages, aux côtés de ma femme Ute », se souvient Monnin.

L'histoire des 5 Jours du Léman se raconte aussi à travers ceux qui l'organisent. Photographe officiel depuis la première édition, Yves Ryncki n'en a manqué qu'une seule – qu'il a finalement quand même photographiée, fidèle au poste. Depuis plus de trente ans, il documente l'événement, sans jamais y avoir participé. « Mon plaisir à moi, c'est



JOLIS AIRS DANS LA MAGNIFIQUE ÉDITION DE 2017.



L'ARRIVÉE DU DRONE A PERMIS À YVES RYNCKI DE VARIER SES IMAGES ET LE CONTENU PARTAGÉ AVEC LE PUBLIC.

Yves Ryncki



de la photographier et de partager ces images avec le public», sourit-il. Les photographies qui illustrent ces pages sont précisément les 5 Jours du Léman vus par Yves Rynckli.

Il a d'ailleurs rejoint le Comité d'organisation depuis peu. « Le plus dur reste de trouver des bénévoles et des sponsors », ajoute le photographe. « On y arrive car c'est très enthousiasmant de vivre cette course de l'intérieur, les bénévoles fidèles reviennent chaque année et sont les piliers de la course. »

C'est sans doute cette fidélité qui explique la longévité des 5 Jours du Léman. Une course qui a su évoluer sans toucher à un format qui fonctionne. Après avoir essayé d'intégrer les Grand Surprise en 2023 et 2024, l'épreuve est revenue à son format de base l'an dernier, pour le plus grand bonheur des surprisistes.



DES LUMIÈRES MAGIQUES LORS DE CHAQUE ÉDITION DES 5 JOURS.



RENAUD STITELMANN AUX 5 JOURS DU LÉMAN...

Renaud Stitelmann : « La Mini Globe Race 5.80 et les 5 Jours ont des points communs. »

Navigateur discret mais figure familière des spécialistes, Renaud Stitelmann a remporté la première édition des 5 Jours du Léman en 1993 et y a participé à une dizaine de reprises. Aujourd'hui engagé dans la Mini Globe Race 5.80, qu'il est en passe de remporter à l'heure où nous écrivons ces lignes, il reste profondément attaché à une course qu'il connaît de l'intérieur depuis ses origines. Nous avons eu la chance d'échanger avec lui lors de son escale à Cape Town.

Quel est votre meilleur souvenir aux 5 Jours du Léman ?

Chaque participation m'a amené des moments formidables, et des hauts et des bas. L'intensité de la compétition, le paysage du Léman qui change à chaque instant et chaque tour du lac. Les victoires aux 5 Jours du Léman sont vraiment savoureuses.

Qu'est-ce que cette course a de spécial selon vous ?

Je ne dirai pas que cette course est spéciale. Elle coche tout simplement beaucoup de cases sur ce que j'aime. Longue, monotype, difficile, équipage réduit, aventure.

Comment voyez-vous l'avenir et l'évolution possible des 5 Jours ?

J'ai entendu beaucoup de choses, mais pourquoi changer un format qui fonctionne très bien ? Changer de série mais quel monotype ? Le Surprise étant parfaitement adapté à cet événement et en nombre suffisant. Changer de parcours ? C'est l'essence même de la course que de faire des tours du lac Léman. Après, le reste, ce sont des détails. C'est déjà remarquable d'avoir une régates organisée depuis si longtemps.

Vous êtes aussi engagé sur la Mini Globe Race 5.80.

Qu'est-ce que ce projet vous apporte aujourd'hui ?

C'est une autre aventure, mais avec des points communs. Une navigation longue, exigeante, où il faut accepter le temps et les contraintes. Ce sont des formats qui me parlent.



...MAIS AUSSI DANS LA MINI GLOBE RACE À BORD DE SON 5.80, CAPUCINETTE.



DU 18 AU 25 JUILLET 2026
34ème édition

www.5jours.ch

**LA PLUS LONGUE RÉGATE EN
DOUBLE D'EUROPE EN EAUX
FERMÉES**

Sous l'organisation du
Cercle de la Voile de Vidy



Image générée par IA



**Pour des vraies
photos nautiques !**



**PHOTO
NAUTIQUE.CH**

YVES RYNCKI

Régate

Au Bol d'Or du Léman, un pilier historique

Populaire sans être banale, exigeante sans être élitiste, cette unité est emblématique de la plus grande régates de Suisse. Elle continue de former les marins, de fédérer les familles et de nourrir les ambitions.

Texte) **Pierre-Antoine Preti**

« **Aujourd'hui, sur 450 voiliers**, il y a 100 Surprise engagés au Bol d'Or du Léman. Cela représente 25 % des concurrents. » Le chiffre, livré par le président Yann Petremand, dit tout du poids de la série. À l'heure où les supports se multiplient et où les tendances évoluent, le Surprise demeure un pilier. Une présence massive qui ne relève ni de la nostalgie ni de l'inertie, mais bien d'un choix assumé par une centaine de propriétaires.

Certes, certaines éditions peu ventées ont pu en décourager quelques-uns. Mais le Surprise conserve un atout majeur face à son concurrent direct, le J70 : « Sa cabine offre une vraie protection, contrairement au pont nu du J70 », souligne Yann Petremand. Un détail décisif lorsqu'il s'agit d'enchaîner des heures – bien souvent une nuit entière – sur un tour de lac long de 123 kilomètres.

Un bateau pensé pour le Léman

En Suisse, le Bol d'Or du Léman est la mère de toutes les régates. Dès la naissance de la classe, les surprisistes y voient un terrain de jeu dédié. Équilibré, marin, robuste, le Surprise est taillé pour les longues distances et les conditions changeantes du lac. Dès le départ, la réponse du marché est immédiate : douze unités vendues dès la première année en Suisse, dont sept seront au départ du Bol d'Or 1977.



POUR, YANN PETREMAND, PRÉSIDENT DU BOL D'OR DU LÉMAN, « LA PROTECTION DE LA CABINE » EST PEUT-ÊTRE L'UNE DES RAISONS DE L'AFFLUENCE MASSIVE DU PLAN JOUBERT DANS LA BOUCLE LÉMANIQUE.

La dynamique ne se dément pas. Dans les grandes années, les championnats nationaux rassemblent jusqu'à 70 unités. Au Bol d'Or, il y en a le double. En 2017, pas moins de 132 plans Joubert se présentent sur la ligne de départ. Une densité rare, presque unique, qui fait du Surprise la plus grande série monotype du Léman.

Records et faits d'armes

Le Surprise n'est pas seulement un bateau qui rassemble les foules. Il sait aussi être rapide. En 1994, lors d'une édition d'anthologie, *Follow Me*, barré par Philippe Rosset, établit un record de série toujours dans les annales : 10 heures, 42 minutes et 26 secondes pour boucler la boucle. Une performance qui rappelle que, bien mené, le Surprise peut rivaliser avec des unités bien plus modernes.



Loris von Siebenthal



Loris von Siebenthal



Yves Rynck



Yves Fivrick



Nicolas Jutzi



Le Bol d'Or plutôt que trois bouées

Si la participation aux championnats suisses s'est aujourd'hui resserrée, celle du Bol d'Or reste remarquablement stable. Ancien président de la course pendant huit ans et quintuple champion suisse de Surprise, Michel Glaus en connaît bien les raisons :

« Le Bol d'Or est plus attractif pour les propriétaires de Surprise, moins séduits par la régate entre trois bouées. C'est une course moins exigeante sur le plan tactique pur. Les aléas météorologiques redistribuent les cartes et pardonnent davantage. »

L'argument financier joue également. Un Bol d'Or se prépare sans nécessairement investir dans un jeu de voiles neuf. Et la taille de la flotte garantit une confrontation permanente : même en milieu ou en fond de classement, il y a toujours un adversaire direct à portée de regard.

Le meilleur ratio effort-plaisir

« Le Surprise se manœuvre avec peu d'équipiers. Il est simple à mettre en œuvre et offre sans doute le meilleur ratio effort-plaisir encore disponible aujourd'hui », insiste Michel Glaus. Cette accessibilité explique en grande partie la longévité de la série. Peu exigeant logistiquement, mais suffisamment technique pour progresser, le Surprise accompagne aussi bien les amateurs éclairés que les compétiteurs aguerris.



Loris von Sieenthal



Nicolas Duzi



Yves Wynicki

POUR L'ANCIEN PRÉSIDENT DU BOL D'OR, MICHEL GLAUS, MULTIPLE CHAMPION SUISSE, « L'EXCELLENT RATIO EFFORT-PLAISIR » DE CE BATEAU EST L'UNE DES RAISONS PRINCIPALES DE SON SUCCÈS.

Une histoire de transmission

Au Bol d'Or, le Surprise est aussi un bateau de famille. « Guillaume de Candolle a toujours fait naviguer ses enfants sur Aperol. Manuel Schmidt a formé son fils Cédric », témoigne Yann Petremand. À l'aube de sa 87^e édition, la régate cultive cette dimension intergénérationnelle. On y apprend à barrer, à régler, à attendre le vent... et à transmettre une passion.

Des innovations au service de l'équité

Depuis les années 2000, plusieurs évolutions ont renforcé l'équité et la sécurité de la course. La double ligne de départ, séparant multicoques et monocoques, marque un tournant. « Réserver un tiers de deux kilomètres de ligne à douze multicoques n'avait plus de sens », rappelle Michel Glaus, à l'origine de cette réforme.

La segmentation en zones de départ, avec une zone dédiée aux Surprise, améliore encore la lisibilité. En 2010, la généralisation du balisage GPS permet à tous de se surveiller pendant la course et de se comparer après, tout en renforçant la sécurité. Enfin, l'introduction en 2013 d'un trophée en temps compensé change la donne : désormais, chaque surprisiste peut rêver de victoire au classement général.

Un véritable vivier de talents

À l'avant de la flotte, la lutte reste féroce. Gagner le Bol d'Or en Surprise demeure un graal. Les classements se jouent au mètre près et forgent des marins solides. Entre 2000 et 2020, la série devient un véritable vivier : onze skippers sont sacrés champions nationaux Surprise, et dix d'entre eux remportent ensuite le Bol d'Or en Décision 35 (D35).

Sur le Léman, le Surprise n'est pas seulement un bateau populaire. Il est une école, un passage obligé, et parfois un tremplin vers la voile professionnelle. Une force tranquille qui, après cinquante ans d'aventures, continue de faire le plein.

Concurrence

Les voiles du Surprise, moteur économique des voileries lémaniques

Dans un marché de niche, exigeant et concurrentiel, le monotype a offert un terrain idéal d'innovation pour les voileries impliquées dans la série.

Analyse d'un écosystème technologique et économique.



LE DYNAMISME DE LA CLASSE A PROFITÉ AUX VOILERIES DE LA RÉGION LÉMANIQUE, TOUTES TRÈS PRÉSENTES DANS LA SÉRIE.

DR



Texte) **Vincent Gillioz**

« **Développer les voiles** d'un monotype est toujours intéressant, explique Alain Marchand, régatier et maître-voilier actif dans la série depuis ses débuts. Lorsqu'une classe est dynamique, cela crée une émulation qui profite autant aux voileries qu'aux propriétaires. »

Dans le cas du Surprise, la longévité de la classe et l'homogénéité du parc ont offert aux voileries un cadre idéal : une flotte importante, techniquement stable, mais suffisamment exigeante pour justifier des développements réguliers. Pour les entreprises locales, le Surprise est rapidement devenu un produit stratégique, permettant de tester des innovations et d'évoluer dans une saine concurrence.

Évolution des positions

À ses débuts, les voiles livrées avec le bateau provenaient d'une entreprise française. Mais très rapidement, l'importateur suisse s'est tourné vers les PME locales pour la fourniture du jeu de voiles standard. Ce choix de proximité a contribué à structurer un marché régional et à ancrer durablement la classe dans l'économie nautique lémanique.

La voilerie Gautier, acteur majeur dans les années 1980, a joué un rôle central dans cette phase. « J'étais associé chez Gautier et nous avons acquis une position dominante au début des années nonante, se souvient Alain Marchand. Environ 60 % de la flotte naviguait avec nos voiles. Nous avions investi dans un bateau de référence, accastillé à un niveau très élevé, et nous étions présents sur tous les événements. » Cette stratégie, axée sur la visibilité et la proximité avec les régatiers, a permis à l'entreprise de consolider une position dominante sur ce marché.

Stimulation par l'innovation

Cette domination n'est cependant pas restée sans réponse et les autres voileries lémaniques ont progressivement repris des parts de marché, profitant à la fois de la maturité de la classe et de la diffusion des innovations.

Les avancées technologiques, d'abord coûteuses et réservées à quelques acteurs, se sont progressivement démocratisées. L'informatique de conception, la découpe numérique et les nouveaux tissus se sont généralisés et ont contribué à réduire les écarts techniques entre voileries. Les voiles laminées illustrent bien cette dynamique. Initialement proposées exclusivement par North Sails, elles se sont ensuite imposées comme un standard accessible à l'ensemble



Yves Rynck



ALAIN MARCHAND, ASSOCIÉ DE LA VOILERIE GAUTIER.



DR

des fabricants. « Il y a eu, hors des aspects très techniques, de véritables effets de mode, analyse Julien Monnier, directeur de North Sails Suisse. Certaines périodes favorisaient des profils très plats, d'autres des voiles plus creuses. Ces évolutions répondaient plus à des tendances qu'à de réelles avancées, mais ont favorisé la recherche. »

Standardisation et rationalisation

Pour Julien Monnier comme pour Alain Marchand, la transition vers la conception et la découpe numériques a représenté un tournant majeur, non seulement technique, mais aussi économique. « Le passage de la découpe manuelle au numérique a permis une standardisation des produits, souligne Alain Marchand. Pour les clients, c'était la garantie d'une qualité constante. »

La question des matériaux a ensuite occupé le devant de la scène. Leur adoption a nécessité des

arbitrages, notamment au sein de la commission technique de la classe, soucieuse de contenir les coûts. Mais l'augmentation de la durée de vie des voiles modernes a rapidement modifié l'équation économique, tant pour les propriétaires que pour les fabricants.

La polyvalence, clé de la rentabilité

Dans ce contexte de concurrence, la recherche de polyvalence est devenue un enjeu central. Jean-Marc Monnard, associé chez Europ'Sails depuis la fin des années nonante, résume bien cette problématique : « Concevoir un génois rapide est une chose, mais concevoir un génois polyvalent capable de satisfaire la majorité en est une autre. » Le besoin de répondre aux attentes de la clientèle, parfois hétérogène, s'est imposé comme un élément central des développements.

Arnaud Gavairon, patron de Top Voiles, rappelle que la durabilité est également devenue un critère déterminant : « Les propriétaires ne veulent plus changer de génois chaque année. Aujourd'hui, une voile d'avant est conservée en moyenne durant trois saisons et les matériaux actuels permettent de rester compétitif sur cette durée. »

La relation client comme avantage concurrentiel

Alors que les différences techniques sont devenues assez marginales, tous nos interlocuteurs soulignent l'importance de la relation client comme levier concurrentiel fondamental. Accompagnement sur l'eau, conseils de réglages, adaptation au gréement et au style de navigation sont autant de services à forte valeur ajoutée que chacun a développé avec un ou plusieurs spécialistes de la série pour se démarquer.

« Pour développer un produit pertinent, il faut savoir écouter, rappelle Jean-Marc Monnard. C'est cette proximité qui permet d'orienter les évolutions. » Arnaud Gavairon abonde : « On ne réagit pas à chaque retour isolé. Il faut analyser, recouper, et faire évoluer le design de manière cohérente. Développer une nouvelle version d'un génois prend plusieurs saisons. »

Un modèle toujours pertinent

Si le marché du Surprise n'a plus aujourd'hui l'ampleur de ses années fastes, il reste un exemple emblématique de la manière dont une classe monotype a contribué au développement d'un tissu économique local. Pour les voileries lémaniques, le Surprise a longtemps été à la fois un laboratoire, une vitrine et un socle de chiffre d'affaires, combinaison rare, et précieuse.



ARNAUD GAVAIRON (À LA BARRE), PATRON DE TOP VOILES,



JULIEN MONNIER, DIRECTEUR DE NORTH SAILS.



JEAN-MARC MONNARD (À LA BARRE), ASSOCIÉ CHEZ EUROP'SAILS.



Formation

Comment le CER a fait du Surprise un passage obligé

Depuis 1987, le Centre d'Entraînement à la Régate forme des vagues successives de régatiers sur un bateau qui refuse de vieillir.

Texte) **Sophia Urban**

Institution lémanique connue de tous, le Centre d'Entraînement à la Régate (CER) continue de façonner les régatiers d'aujourd'hui. Et au cœur de sa mécanique de formation, un voilier n'a jamais quitté le pont : le Surprise.

La mission du CER est bien connue : former, ouvrir la voie, créer des trajectoires. Plus de quarante ans après sa création, l'ADN n'a pas changé, et les noms de régatiers professionnels issus du CER en témoignent. Avant, après et aux côtés de la fratrie Mettraux, toute une génération a fait ses gammes au CER, souvent à bord des Surprise. L'histoire entre le CER et le Surprise débute en 1987, lorsque l'association acquiert trois unités. Journaliste et ancien membre du CER, Vincent Gillioz se souvient d'un moment charnière : « En 1996, une équipe du CER gagne le Bol d'Or en classe 4 et en Surprise avec Céline Cardenoso, Nils Frei et Fabrice Germond. C'était une première pour le CER, cela nous a marqués. »

Si le Surprise a traversé les décennies, ce n'est ni par nostalgie ni par manque d'alternatives. De nombreux monocoques ont depuis fait leur apparition sur le Léman, mais les entraîneurs le savent : ce bateau est une école de vérité. « Le Surprise est plus exigeant qu'un J70 », estime Victor Casas, président du CER depuis trois ans. « Spi symétrique, réglages plus subtils... Pour former, c'est idéal. Et surtout, il permet de naviguer sur les grandes courses lémaniques :



V. Gillioz



V. Gillioz

Genève-Rolle-Genève, Bol d'Or, 5 Jours du Léman. C'est un terrain parfait pour tester les jeunes et voir s'ils veulent aller plus loin, jusqu'au large. » À l'heure où le foil attire tous les regards, le plan Joubert continue d'imposer sa loi.

« Malgré l'attrait des machines volantes, le Surprise reste la classe la plus relevée du Léman », sourit Casas. « Les flottes sont les plus fournies et donc les plus difficiles à gagner. Pour le CER, garder ce support fait sens. » Un bateau assez simple pour embarquer tout le monde, assez technique pour révéler ceux qui iront plus loin. Un voilier qui, comme le CER, refuse de vieillir.



DR

Actualité

Toujours dans le vent



DR

Parfois annoncé sur le déclin, le Surprise continue pourtant de démontrer une remarquable vitalité. Si la série n'a plus l'aura de ses grandes années, elle reste solidement ancrée dans le paysage suisse et particulièrement lémanique. La classe bénéficie même d'un regain d'intérêt à l'international.

Texte) **Vincent Gillioz**



DR

Si le Surprise a longtemps été une référence nationale, une forme de déclin a pu être observée dans certaines régions du pays. Plusieurs régatiers alémaniques, tessinois et de la région des Trois-Lacs se sont tournés vers le Dolphin puis le J70, suivant le succès de la Swiss Sailing League. Mais sur le Léman, le Surprise est toujours resté indétrônable, même si le profil des adeptes a évolué. Le grand nombre d'unités, la dynamique de l'ASPRO de même que l'importante participation aux grandes classiques ont permis au petit croiseur de garder sa place de leader. Le Surprise reste une référence au Bol d'Or du Léman, à la Genève-Rolle-Genève, à la Translémanique en Solitaire et, bien sûr, aux 5 Jours du Léman.

Ce succès durable tient à l'équilibre inégalé du bateau. Il est performant en régate, accessible au niveau financier et suffisamment polyvalent pour naviguer en famille. Il répond toujours aux attentes d'un large public. À ce jour, aucun monotype n'a réellement su offrir un compromis équivalent. La réflexion a pourtant existé. « Aux 5 Jours du Léman, le comité du Cercle de la Voile de Vidy a étudié d'autres options, relève le président de l'ASPRO, Daniel Bouwmeester. Mais aucune ne s'est révélée crédible pour une épreuve de cette ampleur. » Le fait que le Bol d'Or du Léman rassemble chaque année plus de cent Surprise confirme cette réalité.

Par ailleurs, une nouvelle dynamique internationale est observée. « Grâce aux outils de communication, nous avons renoué des liens avec les associations d'Autriche, d'Allemagne, de France et d'Italie, souligne encore Daniel Bouwmeester. Et de poursuivre : des championnats d'Europe sont confirmés pour 2027, à Grandson, et en cours de validation pour 2026 à Saint-Raphaël, ce qui devrait attirer un bon nombre de compétiteurs aguerris. »

Sur le Léman, cinq événements spécifiquement dédiés au Surprise figurent déjà au calendrier 2026, sans compter les grandes courses, semaines du soir et régates de clubs. Le championnat de Suisse aura, quant à lui, lieu au Regattaverein Brunnen et une flotte importante est attendue au 3 Ore à Ascona, ce qui devrait raviver l'intérêt des régatiers hors Léman.

Très présent dans la formation, le Surprise reste, par ailleurs, toujours un excellent support de découverte de la régate, raison pour laquelle le CUST ou le CER continuent à l'utiliser.

Porté par un marché de l'occasion actif et une classe soudée, le Surprise demeure un monotype de référence, et l'histoire pourrait bien durer encore quelques décennies.



Ves Rynck



DR

Paroles

Souvenirs de surprisistes

Quelques figures incontournables de la série nous livrent leurs souvenirs, meilleurs ou pires, ainsi que quelques considérations ou anecdotes, parfois cocasses.



KINY PARADE



VICTOR CASAS



EDOUARD KESSI

Propos recueillis par **Vincent Gillioz**

Kiny Parade : « Lors du championnat d'Italie en 1994, je me suis jetée dans les filières au passage de la dernière bouée. Elle a cassé et je suis passée à l'eau avec le stick dans la main. Daniel Moeschlin a pris la barre le temps que je remonte par le balcon arrière. Et on a fait une réparation expresse du stick pour finir la course. Malgré cela, on a gagné la manche, et le championnat devant l'équipage ultra-chic de *Testarossa*. Face à eux, on faisait un peu l'équipage de va-nu-pieds sur le podium. »

Victor Casas : « Mon plus beau moment en Surprise, c'est clairement la victoire de classe au Bol d'Or 2025 avec Benoît Deutsch, Romain Defferrard et Benjamin Senften. Benoît était mon coach en Optimist, et j'ai participé à mon premier Bol à ses côtés, quinze ans plus tôt. Remporter l'épreuve avec lui a été un cadeau exceptionnel et un moment inoubliable. »

Edouard Kessi : « Lors de ma participation aux 5 Jours du Léman 2015 avec Pierre Girod, on était complètement cramé la troisième nuit en tête de la flotte, les papis faisaient de la résistance ! Sous l'influence de la fatigue, Pierre est passé à côté de la marque du YCG et il est allé chercher une bouée à la SNG... C'était assez cocasse, vu qu'il était le Président. Le plus drôle, c'est que les bateaux qui nous talonnaient nous ont suivis. Mais on n'a pas gagné la course pour autant. »



FELIX OBERLE

Christian Wahl : « Pour moi, le Surprise est indissociable du CER. J'ai repris la direction sportive de l'association en 1989, et nous avons remporté le titre de champion suisse trois années consécutives, avec trois équipages différents. Ces victoires ont représenté la synthèse de ce que devait faire le CER : développer des talents, former les jeunes à préparer les bateaux, intégrer des nouveaux dans les groupes. Toutes nos valeurs étaient représentées dans ces trois succès. »

Felix Oberle : « J'ai participé aux 5 Jours du Léman en 2014 avec Mayeul van den Broek. On se connaissait très peu, nous étions tous les deux à l'EPFL. J'avais pour objectif de commencer le Mini et la course au large, et les 5 Jours étaient un moyen de goûter à cet univers. Une nuit, je me suis fait surprendre par une rafale, le spi s'est mis entre le mât et l'étau, et le bateau a fait 180°. J'ai affalé, mais avec la fatigue, j'ai confondu la drisse et les écoute, on est restés à l'envers du parcours. Mayeul est sorti de la cabine et m'a demandé pourquoi nos concurrents croisaient dans le mauvais sens. En sortant de sa sieste, il n'avait pas réalisé que c'est nous qui étions à l'envers. »



CHRISTIAN TOSO



CHRISTIAN WAHL



LOÏC FORESTIER

Loïc Forestier : « Mes souvenirs en Surprise sont clairement liés aux 5 Jours du Léman. D'abord ma première victoire, avec Denis Girardet en 2009. La course a été d'une rare intensité, et ça s'est joué à moins d'un mètre sur la ligne d'arrivée. J'ai aussi participé avec mon beau-père Benoît Deutsch en 2011, une belle histoire de famille. Et bien sûr le record avec Bruno Engel en 2015 reste inoubliable. Nous avons parcouru 1'000 km, je ne pensais pas que c'était possible. »

Christian Toso : « Lors du Bol d'Or 2025, nous sommes partis entre équipiers improbables, l'un entre deux cycles de chimiothérapie, mes deux enfants de 10 et 13 ans, et des fidèles. Nous avons le stress d'une clôture avancée à 14 heures, suite à l'annonce d'un gros grain et ChatGPT qui nous indiquait que nous n'arriverions jamais dans les temps... Au final, nous avons fini 4^e Surprise, secs et heureux d'avoir remonté quelques concurrents dans le petit lac. Le grain et ses trombes d'eau sont arrivés lorsque nous mangions le reste du pique-nique à terre ! »



DR

DOMINIQUE WAVRE

Dominique Wavre: « Nous avons acheté trois Surprise pour le CER en 1987. Ceux-ci ont succédé aux deux Fun, qui étaient amarrés à la bouée au large du YCG. Avec ses nouveaux bateaux, le CER a été accueilli à la digue nord de la SNG, et nous sortions quotidiennement avec les membres pour nos entraînements. L'association a amené beaucoup de dynamisme, avec une belle présence sur l'eau tous les jours, et durant toutes les régates. Je pense que le CER a contribué à l'essor de la série. »

Joshua Schopfer: « Pour moi, le Surprise, c'est la découverte d'une passion au-delà d'un simple parcours banane, à travers les 5 Jours du Léman, auxquels j'ai participé avec mon père. Cinq jours non-stop sur le lac, entre père et fils, ont créé un lien encore plus fort entre nous. Le tout au milieu des paysages lémaniques à couper le souffle. C'est la classe la plus constante chez nous et j'espère qu'elle le restera pendant de nombreuses années ! »



DR

JESSICA BOUWMEESTER (À GAUCHE)

Jessica Bouwmeester: « Deux éditions des 5 Jours du Léman m'ont permis de vraiment connaître ce voilier. Le Surprise m'a offert de précieux moments de réflexion, souvent dans le silence des navigations nocturnes. Aujourd'hui, il est aussi mon point d'ancrage avec mon amie Jade d'Hawaï, avec qui les 5 Jours du Léman demeurent le point culminant de nos aventures. Mon meilleur souvenir reste un long portant, entre Genève et Le Bouveret, à glisser littéralement au-dessus de l'eau, avec des pointes à 14 nds. Cette sensation de vitesse était tout simplement enivrante. »



Yves Ryndel

JOSHUA SCHOPFER



Désolé, nous n'avons pas de catalogue ...
parce que VOTRE projet, ce sont vos idées et notre savoir-faire !



**CONTRUIRE EN BOIS,
SE SENTIR BIEN CHEZ SOI !**



DYNAMIC HABITAT SA
CONCEPTION, RÉALISATION

La Gérine 5 - 2735 Malleray
Tél: 032 / 492 11 20 Fax: 032 / 492 11 25
www.dynamic-habitat.com
info@dynamic-habitat.com

De la structure bois au projet clé en main, selon vos besoins.

Interview

René Mermoud ouvre les portes de son petit musée

Figure emblématique, le Lausannois est toujours un pilier de la classe, à 78 ans, bon pied, bon œil.



À 78 ANS, RENÉ MERMOUD NE LÂCHE PAS LA BARRE DE SON SURPRISE.

Texte) **Grégoire Surdez**

C'est l'autre musée du Léman. Ou plutôt, celui qui serait dédié au Surprise. Dans le petit appartement lausannois de René Mermoud, tout convoque l'histoire du best-seller de la fin du xx^e siècle. « Depuis cinquante ans, je n'ai rien trouvé de mieux ni de plus formateur que ce bateau, s'amuse le Vaudois. J'ai 78 balais et toujours la même passion. Je serai encore au départ de la Translémanique cette année. C'est mon baromètre pour savoir si je suis encore dans le coup. » On le rassure, tout va bien pour le roi René, navigateur passionné et encyclopédie du plus populaire des monocoques qui rythme sa vie depuis des décennies.

« Ma chance ? J'ai une femme, la seconde, qui m'accompagne dans cette vie et qui partage cette passion depuis quarante-trois ans que nous sommes ensemble. » À deux, c'est mieux. Ils compilent, ils classent, ils bichonnent les

souvenirs en gardant toujours un œil vers l'avenir. La prochaine régate, le prochain bord, le prochain gain d'un dixième de nœuds. « Ces gains marginaux, ces petits trucs et astuces que l'on développe avec le temps et qui sont le sel de la voile », dit-il.

« La vitesse est une notion relative. Elle n'a de sens que lorsqu'on la compare à celles des autres. » C'est la légende du large, Loïck Peyron, qui aime à rappeler cette évidence. Gagner à 5 nds ou à 40 gardera la même saveur. D'autant plus lorsque l'outil est le même pour tous. Des victoires, des podiums, des soirées au bord de l'eau et au coin du feu, il y en a des tonnes chez René Mermoud. Sur les murs s'affichent les plus belles photos sur le lac et en mer. Sur les étagères des bibliothèques s'alignent les albums, les livres et les revues spécialisées. Les trophées sont si nombreux qu'ils jouent des coudes un peu partout.

Des channes, des médailles, des coupes par dizaine. Suisse, Italie, France, Espagne : le Surprise ne connaît pas de frontières. Il y a aussi ces fameuses plaques en aluminium remises à chaque participant du championnat de Suisse des Surprise. « C'est un peu old school mais c'est quelque chose qui faisait plaisir à beaucoup de monde, dit-il. Il y avait l'année et le



classement, et pas mal de gens aimaient bien les aligner sur le mur du garage ou à la maison. Cela représente bien l'âge d'or de la classe.»

Il le dit sans aucune forme de nostalgie puisque les choses changent naturellement. «On a produit ces plaques jusqu'en 1995 et je les ai toutes gardées. Il en va de même avec les revues annuelles qui répertorient toutes les courses suisses et internationales de la classe des Surprise à laquelle nous participions. C'est une mine d'or pour

retrouver les résultats des années passées. Maintenant, il y a Internet, le site, mais ce n'est plus pareil. Et puis, ça bugue tout le temps ces sites. Il n'y a que les Chinois, les Russes et les Américains qui maîtrisent le truc!»

Au fil des pages de ces rapports annuels, apparaissent les noms de très nombreux compagnons de route qui sont allés naviguer ailleurs. «Je suis un peu le dernier survivant de la grande période du Surprise, et je resterai avec ce bateau jusqu'au bout. J'en ai vu passer des navigateurs. J'en ai formé un nombre incalculable. Des bons, comme Éric Monnin ou Jérôme Clerc, qui ont disputé leurs premières régates avec moi lorsqu'ils étaient ados. Ils sont devenus des potes depuis, et ils ne manquent jamais



DANS SON «MUSÉE» DU SURPRISE, ÉMERGENT DES PÉPITES. COMME CES PLAQUES EN ALU COMMÉMORATIVES REMISES AUX PARTICIPANTS DU CHAMPIONNAT. OU DE BELLES PHOTOS PRISES SUR LE LAC ET EN MER QUI ILLUSTRONT LA MAÎTRISE DU «ROI RENÉ» QUI SAIT MIEUX QUE QUICONQUE GRATTER DES DIXIÈMES DE NDS.





LES CINQ JOURS DU LÉMAN, LE BOL D'OR ET LA TRANSLÉMANIQUE EN SOLITAIRE : AUCUNE DES CLASSIQUES DU LAC N'A ÉCHAPPÉ À CE FIN NAVIGATEUR.

de rappeler que c'est avec moi qu'ils ont commencé et qu'ils ont appris à bien naviguer. Sur le lac, bien sûr. Mais aussi en mer. »

René Mermoud, crinière blonde qui s'est teintée d'écume avec le temps, a baladé son Surprise sur tous les plans d'eau et a participé à un maximum de rendez-vous internationaux. À la Ciotat, il se souvient d'une navigation d'anthologie. « J'étais sponsorisé par Lamborghini et nous avons tapé les 20 nds au large de Cassis. Et en plus, un photographe était au bon endroit pour saisir l'instant. Tout cela pour dire que le Surprise est un bateau qui est capable d'aller très vite lorsque les conditions le permettent et que l'on sait bien s'en servir. »

La simplicité du bateau a grandement contribué au succès colossal du Surprise. Mais cet atout est aussi ce qui a fait sa complexité. « C'est pour ça que bien des stars du large, des marins français que je connais bien, ont toujours refusé de venir faire les 5 Jours du Léman. Ils n'avaient pas du tout envie de se prendre une branlée contre des gens qui maîtrisaient à la fois le bateau et la navigation sur le Léman ! »



Certains sont tout de même venus et sont repartis en catimini. Marc Pajot a été l'un d'eux. « Il avait fait un Bol d'Or en Surprise qui avait duré 500 m, se souvient René Mermoud, hilare. Il y avait du sud-ouest et nous étions tous sous spi. Sauf que lorsque tu mets le spi en tête de mât, tu dois mettre le pataras pour le retenir. Marc Pajot avait oublié de le fixer et il a démâté. Peu après le départ, tout a basculé en avant. Comme quoi, même les plus grands ne sont pas à l'abri de faire une bêtise. Il s'est fait remorquer et a quitté la course en toute discrétion. »

Le « musée » de René Mermoud abrite de très nombreuses pépites. Et sa mémoire est remplie d'anecdotes qui renvoient à une époque où les shorts étaient vraiment plus courts, la crème solaire en option et la bonne humeur une obligation. C'était aussi le temps de l'innovation. « Luc Dubois a souvent navigué à ses débuts avec moi, et c'est sur mon Surprise qu'il a essayé la toute première voile en 3DL qu'il avait inventée et conçue dans son garage. On était allé dans un coin secret du lac pour l'étreindre. »

Tout commence sur un Surprise. Pour mieux finir dans le fabuleux « musée » de René Mermoud.



LUC DUBOIS (QUI LÈVE ICI LA COUPE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE) A TESTÉ SES VOILES 3DL SUR LE SURPRISE DE RENÉ MERMOUD, COMPAGNON DE ROUTE À SES DÉBUTS SUR L'EAU.



Régate	Année	Barreur/Equipier	Bateau
Pas de championnat	1977		
Pas de championnat	1978		
Championnat d'Europe YCGenève	1979	André Fragnière/Pierre Bonjour/L. Crinel	<i>Sloogy</i>
Swiss Surprise cup	1980	Pierre Ratajski/Pierre-Alain Dubach	<i>Stryke Z 31</i>
Swiss Surprise cup CNVersoix	1981	Jean-Philippe L'Huilier/Olivier Emery	<i>Spider Z 64</i>
Swiss Surprise cup CVLausanne	1982	Pierre Ratajski/Pierre-Alain Dubach	<i>Stryke Z 31</i>
Championnat Suisse CVSNGenève	1983	Jean Degaudenzi/Michel Blaesi	<i>7 AC Z 141</i>
Championnat Suisse Yvonand	1984	Pierre Bonjour/Nicole Bonjour	<i>Jolizair Z 107</i>
Swiss Surprise cup Morges	1985	Michel Glaus/Tran-thi Thu-lang	<i>Tantrum Z 204</i>
Championnat de série YCGenève	1986	Philippe Stern/Alain Gonnet	<i>Saudade 2 Z 200</i>
Championnat Suisse Yverdon	1987	Dominique Wavre	<i>CER</i>
Championnat Suisse Nyon	1988	Dominique Wavre	<i>CER</i>
Championnat Suisse Versoix	1989	Christian Wahl	<i>Genève 3 Z 249</i>
Championnat de Suisse Cham/zug	1990	Christian Wahl	<i>CER Genève 2</i>
Championnat de Suisse Yvonand	1991	Christian Wahl	<i>Genève 3 Z 330</i>
Championnat Suisse Morges	1992	Bernard Gianola	<i>Bien sûr F 492</i>
Championnat Suisse Lucerne	1993	Roberto Spata	<i>Testarossa ITA 846</i>
Championnat Suisse SNGenève	1994	Jean-Marc Monnard/Marc Duboux	<i>Nurmahal SUI 364</i>
Championnat Suisse Yverdon	1995	Martin Ingold/Thomas Schiess	<i>Loralely SUI 406</i>
Championnat Suisse Vidy	1996	Jean-Marc Monnard/Marc Duboux	<i>Nurmahal SUI 364</i>
Championnat Suisse Versoix	1997	Luc Dubois/Steve Ravussin	<i>Voiles Gautier SUI 425</i>
Championnat Suisse Herliberg	1998	Jean-Marc Monnard	<i>CER Genève 1 SUI 451</i>
Championnat Suisse Corsier	1999	Éric Monnin	<i>va...rhum9 SUI 506</i>
Championnat Suisse Lugano	2000	Etienne David	<i>CER Genève 2 SUI 452</i>
Championnat Suisse Bouveret	2001	Pas validé	<i>SNG</i>
Championnat Suisse Zug	2002	Arnaud Gavairon	<i>Optic de la Gare SUI 545</i>
Championnat Suisse Vidy	2003	Michel Glaus/Christophe Ganz	<i>Teo Jakob SUI 518</i>
Championnat Suisse Neuchâtel	2004	Michel Glaus/Christophe Ganz	<i>Teo Jakob SUI 518</i>
Championnat Suisse Bouveret	2005	Julien di Biase	<i>CER</i>
Championnat Suisse Genève	2006	Jean-Marc Monnard	<i>CER</i>
Championnat Suisse Ascona	2007	Alain Marchand	<i>Voiles Gautier SUI 636</i>
Championnat Suisse Morges	2008	Lucien Cujean	<i>CER-Implemia</i>
Championnat Suisse Versoix	2009	Jérôme Clerc	<i>CER 1 SUI 632</i>
Championnat Suisse Pully	2010	Jérôme Clerc	<i>CER 1 SUI 632</i>
Championnat Suisse Lugano	2011	Lucien Cujean	<i>CER Implemia SUI 631</i>
Championnat Suisse Genève	2012	Éric Monnin	<i>va...rhum9 SUI 506</i>
Championnat Suisse Morat	2013	Patrick Girod	<i>Mordicus SUI 672</i>
Championnat Suisse Bouveret	2014	Michel Glaus	<i>Teo Jakob SUI 750</i>
Championnat Suisse Lugano	2015	Michel Glaus	<i>Teo Jakob SUI 750</i>
Championnat Suisse Genève	2016	Nicolas Groux	<i>CER GVA SUI 724</i>
Championnat Suisse Brunen	2017	Éric Monnin	<i>va...rhum9 SUI 506</i>
Championnat Suisse Versoix	2018	Emmanuel Müller	<i>Moi non Plus SUI 652</i>
Championnat Suisse Grandson	2019	Frank Reinhardt	<i>Petit Tabac SUI 643</i>
Pas de championnat	2020		
Championnat Suisse Lugano	2021	Emmanuel Müller	<i>Moi non Plus SUI 652</i>
Championnat Suisse Tour de Peilz	2022	Kilian Wagen	<i>Miss Tick SUI 725</i>
Championnat Suisse Neuchâtel	2023	Kilian Wagen	<i>Miss Tick SUI 725</i>
Championnat Suisse Rolle	2024	Yan Perret-Gentil	<i>Luna SUI 909</i>
Championnat Suisse de Vidy	2025	Kilian Wagen	<i>Tcheûstekip</i>

Liste sous réserve d'erreurs SNR/CBE

Le voilier de croisière préféré des Suisses



Stéphane Holzer

STÉPHANE HOLZER ET SA FAMILLE RÉALISENT DES CROISIÈRES EN SURPRISE DEPUIS 1994.

Au-delà de son aspect compétitif, le Surprise est aussi un engin de plaisir et de découverte des lacs. Témoignages croisés.

Texte) **Sophia Urban**

On l'associe spontanément à la régate, à la monotypie, à la plus grande flotte du Bol d'Or ou aux bords tirés au contact sur le Léman. Pourtant, le Surprise est aussi – et peut-être surtout – un bateau de croisière. Des centaines de navigateurs l'utilisent pour vivre le lac autrement, loin des classements et des lignes de départ. Lorsque le Surprise arrive sur le Léman en 1976, grâce à François Séchaud qui le découvre au chantier Archambault, c'est un coup de cœur instantané. « C'était un déplacement léger et très innovant pour l'époque. Je l'ai exposé au Salon du Nautisme de Genève et le succès a été immédiat. » Les régates vont largement contribuer à sa notoriété, mais dès le départ, la croisière fait partie de son ADN. « La plaisance représente la plus grosse part de mes clients », ajoute François Séchaud, au sujet de son chantier

naval Aqua Planning. « Environ 30 % sont de vrais croisiéristes réguliers, et beaucoup d'autres mélangent régate et navigation de loisir. C'est ce qui fait la force du Surprise. »

Sur près de 800 unités vendues en Suisse, rares sont celles qui n'ont jamais connu une nuit au mouillage ou un repas improvisé à bord. « C'est un bateau passe-partout : longueur, largeur, tirant d'eau, tout est juste », estime Alain Robert-Tissot, croisiériste aguerri. « J'ai navigué sur beaucoup de supports différents, et honnêtement, celui-ci reste le meilleur. » Le Surprise qui lui fait dire cela est un modèle ancien, qui l'accompagne depuis des années pour ses vacances sur le lac. « Je navigue seul ou à deux, souvent sans plan précis. Tu pars quand tu veux, tu t'arrêtes quand tu veux. » Avec son tirant d'eau d'environ 1,60 m, le Surprise se glisse partout : l'Aubonne, le canal de Villeneuve, les mouillages discrets le long des rives. « J'aime beaucoup Morges, surtout le port du Petit-Bois. Tu amarres, et tu manges le poisson pêché le matin même, à dix mètres du bateau. »

Cette simplicité se retrouve aussi chez Stéphane Holzer, propriétaire d'un Surprise depuis 1994. « Nous l'avons acheté à l'origine pour régater. Très vite, nous y avons passé nos vacances d'été. D'abord en couple, puis



lorsque les enfants sont arrivés, nous avons ajouté l'Optimist tiré derrière. Ils pouvaient naviguer seuls à côté de nous, c'était le combo parfait. » Le Surprise devient alors un véritable bateau de vie, même sans équipement à bord. « Nous n'avons pas de cuisine, donc chaque arrêt nous mène vers un restaurant le soir et un tea-room le matin. L'avantage avec le Surprise, c'est que nous larguons les amarres le matin puis voyons où le vent nous mène. Nous n'avons pas besoin de prévoir en avance puisque le bateau est petit et se glisse facilement entre deux places dans le port. »

Auprès de toutes les personnes interviewées, les anecdotes ne manquent pas. « Une fois, un bateau voisin a rompu ses amarres. La police nous a demandé de quitter le nôtre, et nous avons dû dormir sur une place de jeu, à quai », sourit Stéphane. Des souvenirs qui font partie du voyage. « L'autre avantage du Surprise, c'est qu'il est rapide. Depuis Hermance, nous rejoignons vite Rolle, Thonon-les-Bains, Morges, et même le Haut-lac. Tout devient accessible. Aujourd'hui encore, après trente ans, nous avons toujours autant de plaisir. »

Une philosophie que l'on retrouve aussi chez la famille Mino, dont l'histoire avec le Surprise commence dans les années 1980. « Nous avons débuté avec Le Petit Baigneur », se souvient Pascal Mino. « C'était notre porte d'entrée dans la voile. Le Petit Baigneur nous a permis de tout faire. Des



François Séchaud

FRANÇOIS SÉCHAUD ET SA FAMILLE PROFITAIENT DÉJÀ DE LA CROISIÈRE EN SURPRISE EN 1976.



François Séchaud



Bertrand Favre

UNE SÉRIE PARTICULIÈREMENT ADAPTÉE POUR ACCUEILLIR LES ENFANTS À BORD.



Bertrand Favre

QUOI DE MIEUX QU'UNE CROISIÈRE EN SURPRISE POUR S'INITIER AUX PLAISIRS DE LA BARRE ?



Bertrand Favre



Bertrand Favre

sorties à la journée, des baignades, des nuits à bord, des petites croisières et des régates également. Sans oublier l'incontournable Croisière Eynard, des moments de bonheur et de communion. Le plus important est de partager tout cela entre générations. » Aujourd'hui encore, le bateau continue de vivre, utilisé collectivement par des amis. « Il vieillit bien. Il est simple, efficace, et donne envie de naviguer. »

La croisière en Surprise, c'est aussi accepter un autre rythme. Prendre le temps de trouver un mouillage, de nager jusqu'à la rive, de regarder passer les bateaux, notamment pendant les 5 Jours du Léman. « Nous les observons depuis le mouillage, et c'est très beau », sourit Alain, qui ne rate pas une occasion de tirer un bord spontanément avec un autre Surprise croisé sur le lac, toujours cette petite envie de se tirer la bourre même en croisière.

Ce rapport simple à la navigation permet de plus une transmission naturelle. Alain a longtemps navigué avec ses filles. « C'est un bateau idéal pour ça. On apprend, on observe, on prend le temps. Le bateau est léger, réactif, rassurant. Même quand le vent se lève, on s'y sent en sécurité. » Ce qui ressort de tous ces témoignages, c'est le sentiment de liberté et de partage qu'offre ce bateau. Comme le résume François Séchaud : « C'est un bateau qui fait tout bien. Non pas parce qu'il est spectaculaire, mais parce qu'il est juste. »

Sur le Léman, depuis près d'un demi-siècle, cette justesse continue d'offrir des croisières lémaniques magiques.



Festivités

Une saison remplie de points d'interrogation

L'année 2026 s'annonce festive. À l'initiative de l'Aspro, plusieurs rendez-vous viendront célébrer le fringant quinquagénaire. Tour d'horizon.

Texte) **Pierre-Antoine Preti**

L'Association des propriétaires de Surprise (Aspro) entend marquer le coup en 2026. Au moment de boucler ce numéro, quelques inconnues subsistaient encore. Mais plusieurs dates figuraient déjà en bonne place dans l'agenda des responsables de la série. Entre régates disputées et soirées conviviales, cette cinquantième saison promet d'être remarquable. À commencer par le Trophée Europ'sails, qui s'élancera les 2 et 3 mai à Versoix. Il comptera sept manches et une finale, programmée au Critérium de Pully, les 10 et 11 octobre.



Yves Ryndt



Yves Ryndt



Des temps forts jalonnent également la saison. Du 5 au 7 juin, l'Aspro a décidé de voir grand lors du Bol d'Or du Léman. La participation d'une centaine d'unités à la plus grande régate de Suisse pourrait s'accompagner d'un marquage spécifique et de quelques animations exceptionnelles.

Deux mois plus tard, du 2 au 6 août, cap sur Brunnen. La ville du pacte fédéral de 1291 et le lac des Quatre-Cantons offriront un écrin historique au championnat suisse. C'est aussi le fief de la famille Monnin, figures incontournables de la série. Les organisateurs souhaitent « inviter les 25 meilleures équipes de Surprise » pour une confrontation sans concession. De quoi allécher les équipages.

Dans la foulée, il faudra reprendre la route afin de ramener équipages et bateaux à la Société Nautique de Rolle. Les 8 et 9 août, la Fête du Jubilé



DR



DR

y sera organisée. Au programme: « une grande parade lacustre, des animations pour les enfants, des quiz Surprise, un grand repas sous tente et de la musique jusqu'à tard. » De quoi guincher, du côté de Rolle. Rideau.



Les festivités 2026
des Surprise en ligne

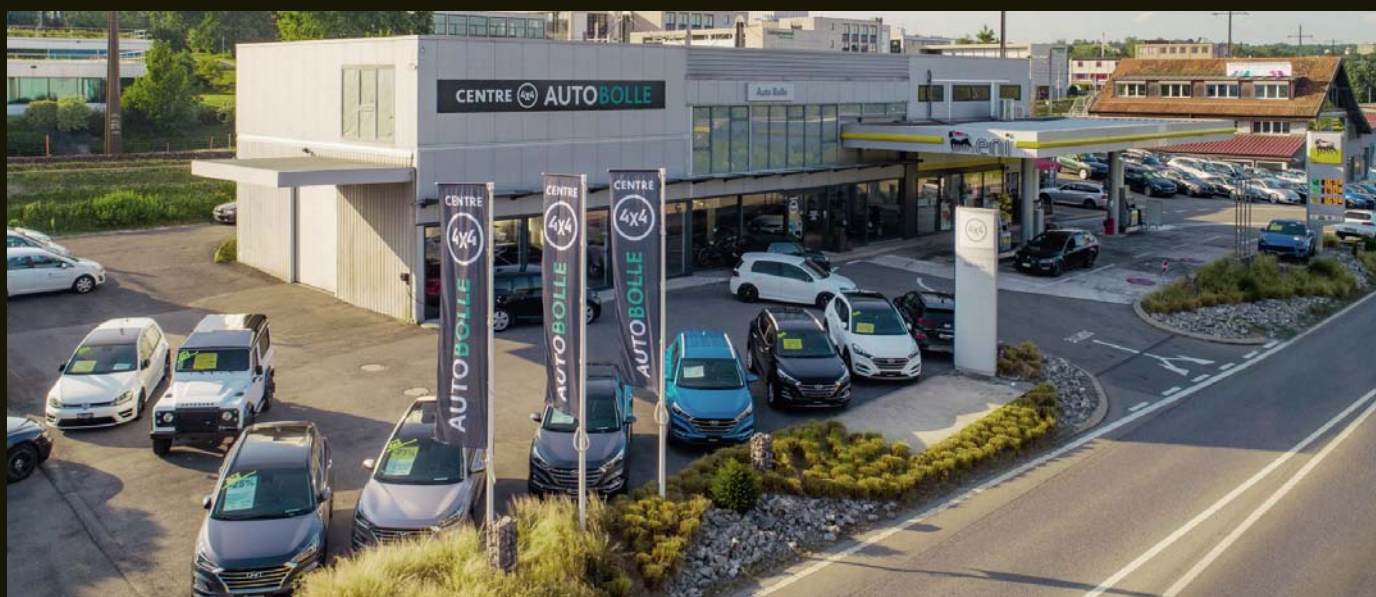


Yves Rymeli

AUTOBOLLE

+ SINCE 1994

NEUF ET OCCASION
CARROSSERIE
ATELIER AGRÉÉ MULTI-MARQUES



SORTIE MORGES OUEST
WWW.AUTOBOLLE.CH

ROUTE DE GENÈVE 14
CH-1131 TOLOCHENAZ/MORGES
+41(0)21 802 22 22
INFO@AUTOBOLLE.CH



À l'abri sous nos toits



rara avis terris

medana

ETANCHEITE
concepteur de toitures plates

www.medana.ch