

## Randonneur 950, un biquille bourré de talent



Michel Sacco

On n'a pas tous les jours le bonheur de naviguer sur un voilier qui balaye les idées reçues et propose des solutions bien éloignées des standards habituels que l'on retrouve sur la plupart des voiliers de série. Les bateaux en contreplaqué sont rares sur nos plans d'eau, et les voiliers biquilles encore plus. Une unité qui combine ces deux caractéristiques attire inmanquablement l'attention. Avant que l'architecte français Marc Lombard dessine la gamme des Randonneurs (8 m, 9,50 m, 10,50 m et 12 m), les biquilles étaient considérés comme des curiosités plus ou moins suspectes et affublés d'une réputation de lenteur qui semblait les reléguer définitivement dans les oubliettes de l'architecture navale. Lombard a le mérite d'avoir rajourné, pour ne pas dire bouleversé, le concept du voilier biquille et prouvé que la formule est formidablement bien adaptée aux besoins de la croisière moderne.

Le Randonneur 950 que nous avons essayé l'été dernier à Ganaoque est la première unité du genre construite au Canada. Elle a été fabriquée de fort belle manière par Michel Duquet, au chantier SN Composites de Châteauguay, un spécialiste de la construction en bois/époxy. Il faut souligner ici la très belle réalisation de l'ensemble et la qualité irréprochable des finitions. Si ce n'était de la présence des bouchains vifs, on pourrait facilement penser, au premier coup d'œil, que cette coque rutilante est en fibre de verre et qu'elle sort d'un moule.

La construction en contreplaqué a beaucoup évolué et permet aujourd'hui de fabriquer des unités à la fois plus solides et plus légères que celles en verre et polyester. La découpe numérique des bordés et des cloisons au millimètre près et l'assemblage de tous les éléments par joints congé stratifiés dans la résine époxy permettent une mise en œuvre plus rapide tout en conférant une extrême rigidité à l'ensemble. Les éléments de la structure du Randonneur 950 sont très sérieusement échantillonnés. Le système de varanques qui retient les quilles est un modèle d'efficacité et de robustesse. Une imposante structure métallique est fixée

au fond de la coque sur des renforts en contreplaqué. Les quilles en fonte de 638 kg chacune sont boulonnées sur cette structure qui ceinture le fond du bateau et répartit ainsi les efforts sur une large surface. Le bordé est recouvert d'une peau de fibre de verre à l'extérieur et simplement saturé d'époxy à l'intérieur. La rigidité du contreplaqué marine associé à la résine époxy offre une très bonne résistance au poinçonnement. C'est aussi un matériau facile à entretenir ainsi qu'un excellent isolant thermique et phonique.

Comme tous ses frères de la famille Randonneur, le R 950 se définit comme un bateau de voyage, conçu pour supporter les rigueurs de la navigation hauturière et doté d'aménagements à la fois sobres et fonctionnels, sans fioriture. Sa vocation est de bouffer du mille dans le confort et la sécurité, pas d'épater la galerie à l'occasion d'un cocktail à la marina. Un vrai bateau de connaisseur en somme, aux antipodes du condominium flottant qui passe plus de temps au port qu'en mer. La silhouette insolite et volumineuse de ce voilier très large ne manque pourtant pas d'élégance. Le joli rouf en sifflet et les petits hublots ovales sur la muraille de la coque lui confèrent beaucoup de gueule et un petit air racé qui ne manque pas de piquant.

Sur l'eau, cette carène large à fond plat est une merveille de stabilité. Avec 15° de gîte, la quille sous le vent est exactement dans l'axe vertical de la carène et offre un plan antidérive particulièrement efficace. La quille au vent, elle, ajoute au couple de rappel. Dans 18 nœuds de vent réel, au près, le R 950 affiche une remarquable raideur à la toile et une très bonne vitesse (6,5 nœuds à 30° du vent apparent en tirant le dinghy). Bien calé sur son bouchain, il navigue comme sur des rails et trace sa route sans que l'on ait besoin de toucher à la barre. Une stabilité de route étonnante qui prouve finalement que deux quilles valent

mieux qu'une et que ces deux appendices ne sont pas juste destinés à permettre l'échouage à mer basse. Pour une même valeur de lest, le biquille permet de

**Longueur de la coque: 9,50 m**  
**Maître bau: 3,50 m**  
**Tirant d'eau: 1,56 m**  
**Déplacement: 3 500 kg**  
**Lest: 1 275 kg**

**Surface de voile au près: 58 m<sup>2</sup>**  
**GV: 30,5 m<sup>2</sup>**  
**Foc: 28 m<sup>2</sup> Spi: 80 m<sup>2</sup>**  
**Matériau: contreplaqué/verre/époxy**  
**Motorisation: Yanmar Sailandrive 29 CV**

réduire le tirant d'eau et limite le roulis. Bien que le bateau remonte très bien au vent et affiche un excellent comportement au près, il ne faut pas tenter de faire trop de cap, sous peine de le voir décrocher et ralentir. Sous spi asymétrique, il allonge bien la foulée, accroche facilement les 8 nœuds et fait preuve de la même docilité. La barre est relativement douce, mais il y a tout de même deux safrans à déplacer et il faut s'habituer à la pression de l'eau sur les profils.

Ces bonnes performances ne sont pas surprenantes puisque le R 950 affiche un plan de voilure généreux. Pour soutenir le mât, on a



Michel Sacco



Michel Sacco

Un cockpit très vaste et confortable en navigation qui se termine par un arrière complètement ouvert.

choisi un gréement à fente. Les barres de flèche supérieures sont plus longues que les inférieures et renvoient les cadènes de galhauban sur le livet du pont, complètement à l'extérieur. Les intermédiaires circulent sur le premier étage de barres de flèche et sont fixés contre le rouf, avec les bas-haubans. Ce solide gréement assure un excellent soutien à l'espar (dont on peut ainsi réduire la section) et il autorise l'usage d'un génois à recouvrement dont le point d'écoute circule entre les haubans. On a eu la bonne idée de prévoir un étai de trinquette pour naviguer dans la brise, étai retenu par des bastaques volantes. Le propriétaire ayant choisi une grand-voile lattée à fort rond de chute empêchant l'usage d'un pataras fixe, des palans revenant sur les winchs de cockpit sont frappés de chaque côté du tableau arrière. La formule peut paraître contraignante, mais en réalité elle ne l'est pas. Les barres de flèche à forte angulation arrière soutiennent très bien le mât et l'on ne se sert de ces palans que pour raidir l'étai dans la brise. Le jeu de voiles (mylar/dacron) signé Saintonge est irréprochable. Les coulisseaux montés sur un rail et des roulements à billes font de l'envoi de la grand-voile un véritable jeu d'enfant. Quant au palan d'écoute à 8 brins, il permet de contrôler les 30 m<sup>2</sup> de cette voile du bout des doigts.

La longue barre d'écoute dans le fond du cockpit sépare les postes de barre des banquettes et délimite clairement les espaces de manœuvre et de repos. Ce très vaste cockpit est une incontestable réussite ergonomique. Des cale-pieds moulés assurent un bon confort à la gîte

tant au barreur qu'aux équipiers. À l'arrière, un grand coffre logé dans le plancher permet de ranger beaucoup de matériel, dont le radeau de survie. Ce grand espace ouvert facilite les déplacements de l'équipage et offre un très bon confort en navigation. La circulation sur le pont est également très commode grâce aux larges passavants. Le grand puits de mouillage permet de loger facilement deux ancres et leur câblot.

Les aménagements intérieurs profitent du volume généreux de cette coque très large. On retrouve une couchette double à bâbord et un bon espace technique à tribord avec le coin toilette. On peut y ranger toutes les voiles, beaucoup de matériel et les outils. L'accès à la mécanique est très commode. La plupart des réservoirs sont installés dans ce compartiment. La table à carte offre un poste de travail confortable et constitue un bon poste d'observation vers l'extérieur grâce aux grands hublots latéraux. La cuisine en L est de bonne dimension et fonctionnelle en mer, mais elle pêche par un manque de volume de rangement dans les équipets. On dispose d'une bonne hauteur sous barrot



Michel Sacco

Des aménagements simples et lumineux bien adaptés à la vie en mer.

jusqu'à l'épontille seulement. Le carré est spacieux et peut accueillir 6 personnes. Un lit breton est logé dans la pointe avant. Les teintes claires des aménagements offrent beaucoup de luminosité. Ils ont été pensés pour la vie en mer avec simplicité et bon goût.

Atypique et bourré de talent, ce voilier résolument moderne ne passera pas inaperçu dans le milieu des amateurs de croisière hauturière. Le chantier SN Composites, qui le fabriquait, a hélas cessé ses activités en 2004. Souhaitons qu'un autre constructeur ait la bonne idée de le remplacer.

## Découvrez la gamme des dériveurs Vanguard





[www.voilesaintonge.com](http://www.voilesaintonge.com)

**Laser**  **Sunfish**  **Pico** **zuma** **V15** **NOMAD** 

201, 3e Avenue Québec (Québec) Tél.: (418) 529-0096