

100 milles à bord



Élu  
Voilier  
de l'année  
1999



# RM 10.50

**Un biquille qui cache  
bien son jeu...**

*Entre l'île d'Yeu et La Rochelle, nous avons testé sous toutes les coutures le Voilier de l'année 99. Entre un échouage au port de la Meule, deux grandes traversées sous spi et au près, deux nuits à bord, le RM 10.50 nous a révélé son caractère bien trempé de voilier hors norme.*

Texte : Olivia Maincent et Michel Luizet. Photos : Jean-Marie Liot.

# 100 milles à bord du RM 10.50



**H**ep ! attention ça échoue ici ! » Nous sommes à peine rentrés dans le petit port de la Meule, que les pêcheurs nous hêlent depuis le quai croyant que nous ne sommes pas au courant qu'à marée basse le port assèche. Notre réponse leur cloue le bec : oui, nous venons exprès pour échouer notre biquille ! Et pas n'importe lequel, puisque c'est le Voilier de l'année, le RM 10.50. Mais ces quelques bords tirés devant La Rochelle après le Grand Pavois nous ont laissé un goût de trop peu. Et puis, à la rédaction, nous partons du principe qu'il faut naviguer et vivre plusieurs jours sur un voilier pour s'en faire une véritable idée. Du coup, nous sommes bien décidés à faire passer au RM 10.50 le test de l'échouage et de la croisière hauturière. Étrange activité en ce mois d'octobre où il est plutôt rare que des plaisanciers pointent le bout de leur nez sur l'île d'Yeu.

## Un voilier atypique

Le RM 10.50 étonne parce qu'il sort des sentiers battus : une coque à trois bouchains, un cockpit entièrement ouvert et tout en angles, une grande plage avant, un rouf panoramique, sans parler de l'intérieur non cloisonné et spacieux. Le grément lui aussi fait dans l'originalité : le mât est maintenu par de grandes barres de flèche poussantes et des bastaques volantes. Et puis, ça ne se voit pas, mais il est en contreplaqué marine époxy. Bref le RM 10.50 est le portrait type de l'« anti-bateau » de grande série construit en polyester. En résumé, le chantier Sysba Marine fait dans la simplicité et c'est ce que l'on aime.



Le pont large et plat bien pourvu en antidérapant du RM 10.50 facilite les manœuvres. Une fois à Port-Joinville, la grand-voile lattée descend toute seule grâce aux lazy-jacks.



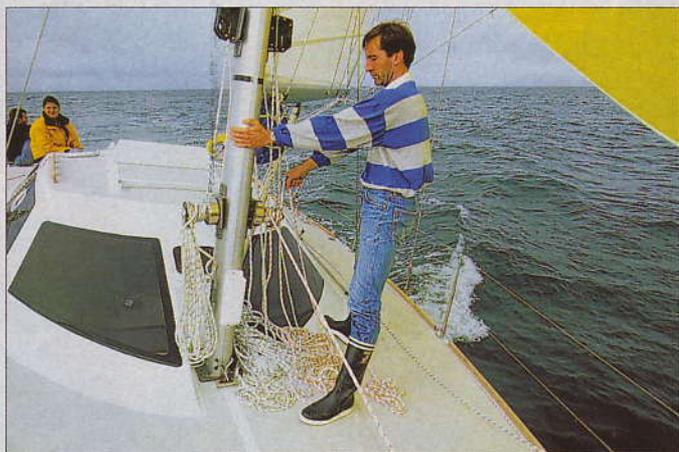
128 milles et deux belles traversées entre l'île d'Yeu et La Rochelle : le RM 10.50 est aussi un bouffeur de milles...



Confortablement assis dans le cockpit sur les larges hiloires ou sur l'arrière des passavants, l'équipage profite de la côte nord-est de l'île d'Yeu.

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

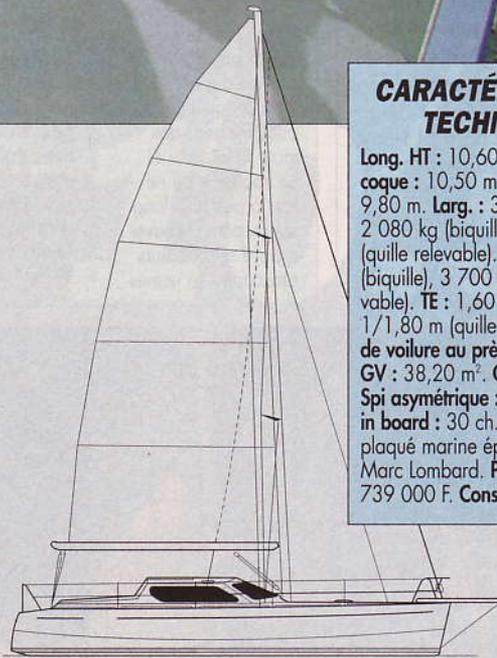
Long. HT : 10,60 m. Long. de coque : 10,50 m. Long. flott. : 9,80 m. Larg. : 3,90 m. Lest fonte : 2 080 kg (biquille), 1 800 kg (quille relevable). Dépl. : 4 000 kg (biquille), 3 700 kg (quille relevable). TE : 1,60 m (biquille), 1/1,80 m (quille relevable). Surf. de voilure au près : 63,20 m<sup>2</sup>. GV : 38,20 m<sup>2</sup>. Génois : 25 m<sup>2</sup>. Spi asymétrique : 70 m<sup>2</sup>. Moteur in board : 30 ch. Matériau : contre-plaqué marine époxy. Arch. : Marc Lombard. Prix avec voiles : 739 000 F. Constr. : Sysba Marine.



Toutes les manœuvres se font depuis le pied de mât.

C'est donc au départ de La Rochelle que débute notre petite croisière automnale... sous un temps de demoiselle. Nous avons tout ce qu'il faut en avitaillement et en carburant pour trois jours et cinq personnes. Ce sont d'ailleurs nos deux frérots lecteurs-essayers, Vincent et François, qui se sont occupés des courses et du rangement dans le carré. De vraies fées du logis ! Il faut dire que la cuisine du RM 10.50 est un modèle du genre : les rangements sont nombreux et bien

conçus à l'image des tiroirs, la glacière est classique mais suffisamment profonde et les plans de travail de bonne taille. Ici, pas de placards en tous genres, ce sont des caisses en plastique plus ou moins grandes. Côté vie en mer, nous aurons tout le loisir de tester la cuisine lors de notre traversée vers l'île d'Yeu. Pour l'heure, la brise se lève doucement, il est temps de mettre le cap sur Port-Joinville. A peine passé la tourelle Richelieu, la grand-voile et le génois sont hissés en un rien de



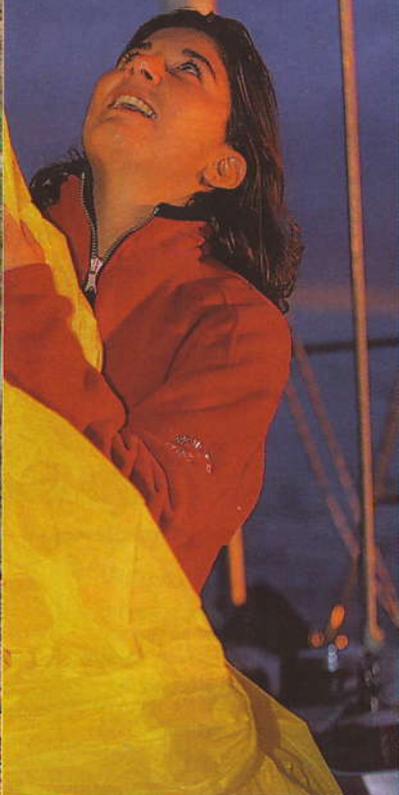
— ET LES AUTRES ? —

### Le RM face à ses concurrents

	RM 10,50	Feeling 356	Océanis 351	Dehler 35
Long. coque (en m)	10,50	10,50	10,37	10,50
Larg. (en m)	3,90	3,50	3,80	3,30
TE (en m)	1,60	0,75/2,10	1,53	1,55
Lest (en kg)	2 080	1 850	1 700	2 200
Dépl. (en kg)	4 000	4 700	5 300	5 100
SV (en m <sup>2</sup> )	63,20	64	58,90	62
Arch.	M. Lombard	G. Vaton/P. Roséo	J. Berret	V. de Stadt
Prix (en €)	739 000	693 450	681 500	686 000
Constr.	Sysba Marine	Kirié	Bénéteau	Dehler



*À la gîte,  
le RM 10.50 se cale  
sur un de ses  
bouchains, ce qui  
facilite la manœuvre  
et les déplacements  
sur le pont.*



100 milles à l'heure

autre dans le cockpit se trouve prêt à wincher au cas où. Et ça passe tout seul... Dans le cockpit, ce n'est pas la place qui manque. Les hiloires légèrement angulées sont plutôt confortables et l'équipier à l'écoute de grand-voile profite de la plage arrière derrière la barre d'écoute. A ce train-là, nous ne ferons qu'une bouchée de pain des 64 milles qui nous séparent de



**La grand-voile est impressionnante : plus de 38 m<sup>2</sup> !**

l'île d'Yeu ! L'équipage se plaît déjà à choisir dans quel bistrot nous allons boire l'apéro. Le Café Maritime, le Clipper ou bien l'abri des coups de mer ? Nous profiterons d'ailleurs de notre escale à Port-Joinville pour vous présenter les « incontournables », après les avoir testés... bien sûr.

### **De l'intérêt des ballasts**

Nos tergiversations s'arrêtent net. Le vent tourne subitement : il faut affaler. C'est parti pour une traversée de huit heures au bon plein dans une petite brise frôlant les 22 nœuds ! Mais le vent et la mer formée ne gâchent rien à notre plaisir de naviguer sur le RM 10.50 qui s'exprime vraiment dans ce genre de temps. Et puis, il y a les ballasts. Une bonne idée de Marc Lombard, l'architecte du RM 10.50 et du 60 pieds open Whirlpool de Catherine Chabaud. L'avantage du ballast sur un voilier de croisière est de pouvoir porter de la toile tout en diminuant la gîte du bateau. Sur le RM, on remplit le ballast



A FAIRE ABSOLUMENT

## L'île d'Yeu une escale pour s'en prendre plein les yeux !

30 000 habitants l'été, à peine 5 000 le reste de l'année, l'île d'Yeu change complètement de visage lorsqu'il s'agit de reprendre ses quartiers d'hiver. C'est le bon moment pour arpenter les rues de Port-Joinville ou de Saint-Sauveur et pour partir à la rencontre des vieux marins de l'île qui regorgent d'histoires à raconter. Nous avons testé les endroits les plus « sympa-typiques » de l'île pour nous remettre d'une navigation automnale.



À part les chalutiers islais, peu de bateaux viennent faire escale à



### Le Café Maritime

Même Christiane, la patronne de cet établissement situé sur le quai principal de Port-Joinville ne se souvient pas de la date de création du Café Maritime. 1920 ? 1925 ? Peu importe finalement puisque tout le monde sait ici qu'il est le plus vieux café de l'île encore en activité et que ce titre lui vaut une sacrée réputation. Le Café Maritime était avant le bar attiré des marins de Concarneau qui venaient faire relâche sur l'île d'Yeu. Jusque dans les années 60, les pêcheurs organisaient des « cotriades » dans l'arrière-salle. Au menu de l'époque, pommes de terre sautées, sardines et maquereaux de rigueur. Aujourd'hui, le Café Maritime a conservé ses habits d'autrefois. Les tables aux pieds de fonte sont d'époque mais le bar a été malheureusement modifié. La pièce plutôt sombre n'en garde pas moins une atmosphère chaleureuse, propice aux rencontres en tout genre.



Le Café Maritime est le plus vieux bistrot de l'île d'Yeu.

### La Route du Rhum

L'enseigne de ce bar de nuit est une invitation au voyage... et à la consommation de ce fameux breuvage si apprécié du côté de Pointe-à-Pitre ou de Fort-de-France. Il faut préciser que les trois associés qui ont ouvert ce bar il y a tout juste deux ans possèdent un sacré tour de main pour la préparation de leur cocktail. Laissez-vous tenter par « le coup de machette », un rhum agricole dans lequel on a fait macérer des graines de piment, ou mieux encore, le « chô lapin », à base de gingembre et d'extraits de bois bandé... 20 francs le verre. Rien de mieux pour se réchauffer après une traversée de 60 milles au mois

ASSOCIATION LA BALEINE BLANCHE

## Dans le sillage des négriers

Rencontrés sur les pontons de Port-Joinville, les jeunes équipiers de l'association La Baleine Blanche ne manquent pas d'énergie. Deux jours après leur départ de Nantes, ils ont profité de cette courte escale technique sur l'île d'Yeu pour briquer de fond en comble leurs Sun

Magic 44 et First 41S5 avant de mettre le cap sur le Sénégal. Cette année, les douze jeunes âgés de 12 à 16 ans partent pour un voyage initiatique de 9 mois qui les mènera aux confins du fleuve Gambie, en Haïti et en République Dominicaine.

### À la rencontre des baleines

A l'occasion du 150<sup>e</sup> anniversaire de l'abolition de l'esclavage, La Baleine Blanche a choisi le thème des droits de l'homme et elle reprend le parcours triangulaire des anciens navires négriers nantais. Encadrés par quatre adultes, les marins-reporters seront chargés entre autres de recueillir le témoignage des enfants encore soumis à une cer-



La Fleur de Lampaul a même pignon sur rue.

taine forme d'esclavage. Articles, portraits, photos et carnets de voyage seront réalisés en vue de la publication d'un ouvrage dès leur retour. Quant à la traditionnelle rencontre avec les baleines à bosse, elle aura lieu cette année sur le banc d'Argent, au large des côtes de la République Dominicaine. Avant de pouvoir participer à cette aventure, les

enfants ont pris part à deux stages qui ont eu lieu à Pâques et au mois de juillet. Avec la Baleine Blanche, il y a aussi la Fleur de Lampaul, le bateau fête des enfants de l'île d'Yeu, qui a lui aussi quitté l'île au mois d'août pour un périple d'un an. L'île d'Yeu est devenue le point de départ des croisières enfantines au long cours.





Port-Joinville en ce mois d'octobre.



d'octobre. Et puis qualité appréciable, la Route du Rhum semble être le seul café de l'île prêt à vous accueillir en semaine, après 22 heures. Vous le trouverez sans difficulté dans la rue du marché, à une encablure du bassin du vieux port. Qu'on se le dise !

## A l'Abri des Coups de Mer

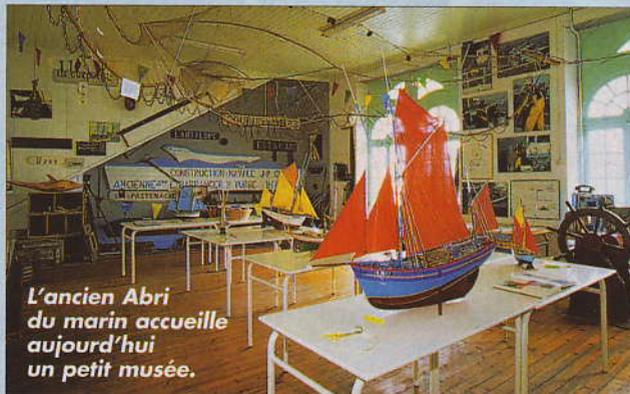
A Yeu, on ne doit pas le rater. Tout le monde connaît ce café blotti dans Saint-Sauveur, un petit village situé au milieu du bocage ogien, à quelques kilomètres de Port-Joinville. Pour les équipages qui auront échoué à la Meule, c'est à peine à 20 minutes de marche. Se rendre à l'Abri des Coups de Mer, c'est faire une plongée au cœur même de l'île. Tables en bois



A l'Abri des Coups de Mer

MAISON DU PATRIMOINE MARITIME

## La mémoire de l'île



L'ancien Abri du marin accueille aujourd'hui un petit musée.

Vous auriez bien tort de quitter l'île d'Yeu sans vous rendre au petit musée maritime de Port-Joinville. Depuis 1992, la Maison du patrimoine maritime s'est installée dans les vieux bâtiments de l'Abri du marin, là même où les jeunes îliens venaient suivre, il n'y a pas si longtemps, des cours de pêche et de matelotage. Dès lors, vous ne serez pas surpris d'y trouver de nombreux objets qui évoquent les riches heures de la pêche au thon, une activité étroitement liée à l'histoire et à la mémoire de l'île d'Yeu. On ne manquera pas d'admirer les maquettes des derniers thoniers à voile, le *Saint-Aubin* notamment ou la *Petite Louissette*, qui étaient encore en activité au début des années 60. Le musée se veut aussi pédagogique et parvient à nous faire toucher du doigt, au travers de tableaux et d'articles de presse, le triste déclin de la pêche à Port-Joinville. 126 bateaux de pêche en 1990, plus que 69 aujourd'hui. Inexorablement, les Ogiens (c'est le nom des habitants de l'île d'Yeu) assistent, impuissants, à la mort lente d'un métier qui fait encore vivre un quart de la population. Seule la pêche au thon, depuis l'instauration des filets dérivants en 1985, semble se maintenir avec une solide flotte de 25 bateaux. Mais pour combien de temps encore ? Stéphanie, la jeune guide du musée maritime, connaît sur le bout des doigts l'histoire et les us et coutumes de son île. En basse saison, la maison du patrimoine est fermée mais vous pourrez toujours vous rendre à l'office de tourisme. Vous y croiserez certainement Stéphanie qui pourra peut-être vous organiser une visite guidée.

La Maison du patrimoine maritime. A l'Abri du marin. Renseignements à l'Office de tourisme de l'île d'Yeu, tél. : 02 51 58 32 58.

de chêne et photographies de scènes de pêche aux murs, l'endroit n'a pas dû beaucoup changer depuis son ouverture en 1934. Le bar est toujours tenu par la même famille depuis trois générations. L'été, l'Abri devient le lieu privilégié des jeunes estivants de Saint-Sauveur. La petite salle est pleine à craquer et les fillettes de vin de Loire se vident aussitôt remplies. Hors saison, c'est plus calme, vous vous en doutez. Si vous êtes patient, vous pourrez faire la rencontre de

René et Auguste, plus de 150 ans à eux deux. Ces copains d'enfance se rendent presque chaque jour à l'Abri depuis plus d'un demi-siècle. L'un était poissonnier, l'autre marin-pêcheur. Toute une vie sur l'île d'Yeu avec à la clé des histoires de marins et des aventures de pêche à la langouste.

### Et aussi...

- Pizzeria Le Gavroche : ouvert toute l'année, l'établissement idéal pour les grosses faims. Accueil sympathique à la clé, même tard le soir. Plein centre du port.
- La crêperie Bleue : c'est la bonne crêperie de Port-Joinville. Au fil des ans, le bouche à oreille lui a fabriqué une solide réputation. Sur le port, près de l'association Fleur de Lampaul, Quai de la Mairie.
- Le père Raballand : probablement les meilleurs fruits de mer de l'île à un prix tout à fait raisonnable. Situé sur le port. Quai Carnot.

René et Auguste, fidèles de l'Abri des Coups de Mer, sont deux mémoires vivantes de l'île d'Yeu.

de 325 litres sur un bord. Il suffit d'ouvrir la vanne située sous la banquette bâbord du carré – ce qui, du reste, n'est très pratique – et le ballast se remplit en deux minutes. Ensuite, on vire de bord après avoir fermé la vanne. Comment savoir si l'opération est terminée ? Dans le fond du placard à cirés, une ouverture verticale en plexi permet de voir l'eau monter.

## Réduire la toile dès 15 nœuds

A tribord, même chose mais dans un équipet au-dessus de la cuisine. Moins gîté, le RM 10.50 est vraiment plus confortable. La barre franche, quant à elle, est un peu dure. Vu la surface de la grand-voile (38,20 m<sup>2</sup>) entièrement lattée et à fort rond de chute, dès 15 nœuds de vent, il faut réduire la toile. Nous prenons un ris pour soulager le barreur. De même, les bastaques – dont trois positions sont possibles – seront reculées jusqu'au tableau arrière pour ouvrir la grand-voile. Ça va nettement mieux ! A 19 h 00 nous dépassons l'alignement d'entrée du port des Sables-d'Olonne et préparons notre courte nav' de nuit. Nous ne serons pas à Port-Joinville avant 23 h 00, et en attendant le RM caracole à 8 nœuds de moyenne. Pas mal non ? C'est en reprenant de la drisse de grand-voile au pied de mât que l'on se rendra compte qu'il n'y a rien pour se tenir surtout quand il y a de la houle.

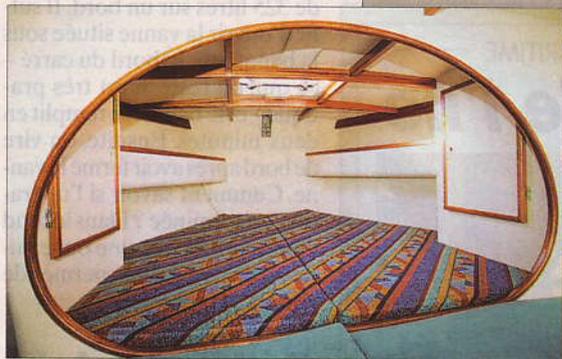
Une sorte de balcon serait la bienvenue pour manœuvrer

## Les mots pour le dire...

**Bouchains** : partie de la coque plus ou moins marquée, qui est située depuis le livet du pont jusqu'au fond de la coque. Si le bordé présente un angle vif, comme sur le RM 10.50, on parle de bouchain vif. Plus couramment sur les bateaux de série, le bouchain est arrondi.

**Grément à fente** : type de grément dont les deux points d'ancrage espacés des cadènes permettent de faire rentrer le génois entre les bas-haubans et les haubans. Le grément à fente est maintenu par deux barres de flèche poussantes.

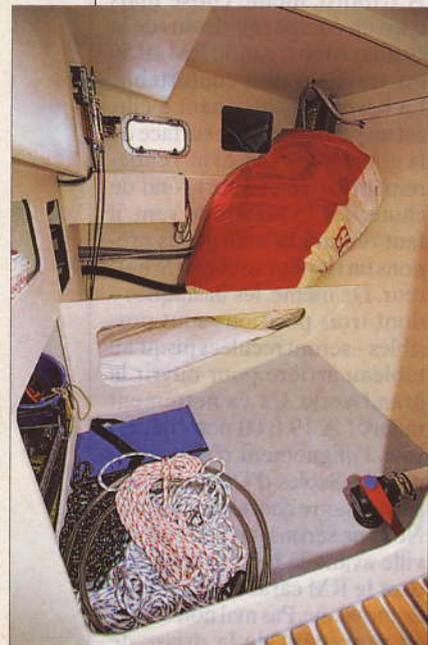
**Alignement** : constitué de deux amers lumineux, il permet de suivre un chenal d'entrée de port.



**La couchette avant en lit breton offre deux placards et deux équipets.**



**Voilà un intérieur comme on les aime ! Lumineux grâce au rouf panoramique, spacieux, simple et**



**Attendant au cabinet de toilette, le compartiment voile et moteur est très accessible.**

efficacement à deux mains. Une fois les réglages repris au pied de mât, l'équipier revient sans problème grâce aux larges passavants et aux mains courantes sur le rouf.

## **Une bôme très haute**

C'est le gréement à fente qui permet une bonne circulation sur le pont. Comprenez par là que les bas-haubans sont fixés au niveau de l'angle du rouf et les galhaubans sur le liston. Mais dans le cockpit, on cherche ses marques. La bôme trop haute ne permet pas de prendre appui, de même qu'il n'y a pas de winches sur le rouf. Il est vrai que sur les bateaux plus classiques, la bôme ou les winches servent de point d'appui lorsque l'on revient dans le cockpit. Le fait que toutes les manœuvres arrivent au pied de



**A bord du RM 10.50, on cuisine un peu comme à la maison grâce aux larges plans de travail.**

mât, sauf les écoutes de génois, nous déconcerte un peu. Sans doute une habitude à prendre... Cela dit, nous apprécions le cockpit dégagé du moindre bout et de la barre d'écoute. Au virement, les manœuvres sont facilitées par l'espace disponible derrière cette barre d'écoute de grand-voile. Une personne peut tenir allongée pour faire un brin de sieste. Mais l'heure n'est pas au farniente et cette grande plage arrière est occupée par François,

étendu de tout son long, la tête entre les filières... mal de mer oblige. Malgré la gîte, Vincent, lui, s'active aux fourneaux et concocte un remarquable... confit de canard. Il n'y a pas de mal à se faire du bien. En forme de U, avec deux plans de travail de chaque côté, la cuisine du RM 10.50 appelle l'éloge. Elle est située juste à tribord de la descente, dans le sens de la marche et le rouf panoramique permet

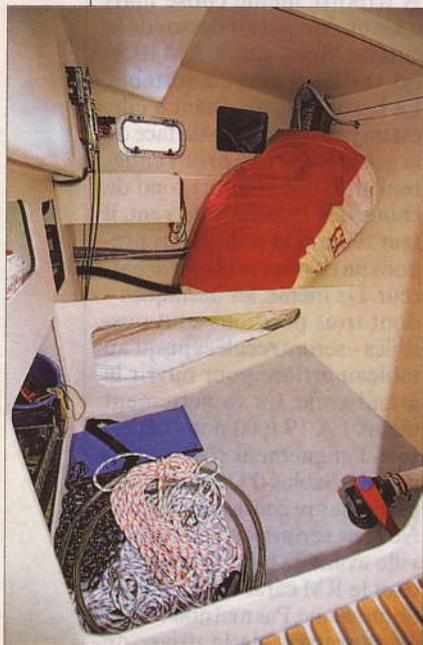
à notre cuisinier de regarder ce qu'il se passe à l'extérieur. Plutôt agréable non ? Et puis, preuve que le RM 10.50 a été conçu pour avaler des milles, toute la cuisine est entourée de fargues. Bref, pour une fois, tout le monde a aimé cuisiner et nous ne nous en plaindrons pas... Il n'en va pas de même pour la table à carte, où la position du navigateur n'est pas franchement pratique. A cause de l'angle du rouf, il est obligé de travailler la tête penchée ou bien de s'asseoir sur le



**La couchette avant en lit breton offre deux placards et deux équipets.**



**Voilà un intérieur comme on les aime ! Lumineux grâce au rouf panoramique, spacieux, simple et**



**Attendant au cabinet de toilette, le compartiment voile et moteur est très accessible.**

efficacement à deux mains. Une fois les réglages repris au pied de mât, l'équipier revient sans problème grâce aux larges passavants et aux mains courantes sur le rouf.

## **Une bôme très haute**

C'est le gréement à fente qui permet une bonne circulation sur le pont. Comprenez par là que les bas-haubans sont fixés au niveau de l'angle du rouf et les galhaubans sur le liston. Mais dans le cockpit, on cherche ses marques. La bôme trop haute ne permet pas de prendre appui, de même qu'il n'y a pas de winches sur le rouf. Il est vrai que sur les bateaux plus classiques, la bôme ou les winches servent de point d'appui lorsque l'on revient dans le cockpit. Le fait que toutes les manœuvres arrivent au pied de

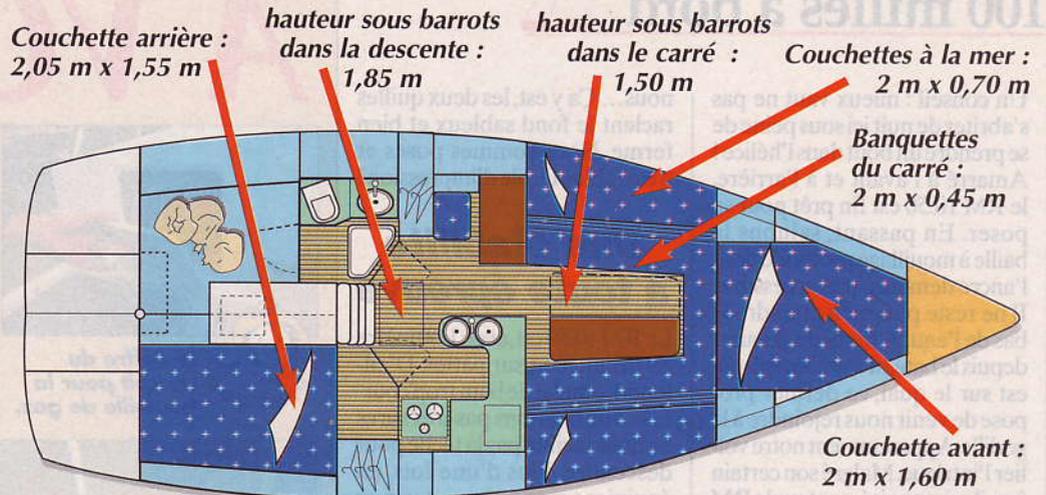


**A bord du RM 10.50, on cuisine un peu comme à la maison grâce aux larges plans de travail.**

mât, sauf les écoutes de génois, nous déconcerte un peu. Sans doute une habitude à prendre... Cela dit, nous apprécions le cockpit dégagé du moindre bout et de la barre d'écoute. Au virement, les manœuvres sont facilitées par l'espace disponible derrière cette barre d'écoute de grand-voile. Une personne peut tenir allongée pour faire un brin de sieste. Mais l'heure n'est pas au farniente et cette grande plage arrière est occupée par François,

étendu de tout son long, la tête entre les filières... mal de mer oblige. Malgré la gîte, Vincent, lui, s'active aux fourneaux et concocte un remarquable... confit de canard. Il n'y a pas de mal à se faire du bien. En forme de U, avec deux plans de travail de chaque côté, la cuisine du RM 10.50 appelle l'éloge. Elle est située juste à tribord de la descente, dans le sens de la marche et le rouf panoramique permet à notre cuisinier de regarder ce

qu'il se passe à l'extérieur. Plutôt agréable non ? Et puis, preuve que le RM 10.50 a été conçu pour avaler des milles, toute la cuisine est entourée de fargues. Bref, pour une fois, tout le monde a aimé cuisiner et nous ne nous en plaindrons pas... Il n'en va pas de même pour la table à carte, où la position du navigateur n'est pas franchement pratique. A cause de l'angle du rouf, il est obligé de travailler la tête penchée ou bien de s'asseoir sur le



ne manquant pas de chaleur.

Un vrai placard dans la seule cabine fermée. Les toilettes, trop simples, vont être améliorées.

PLUS VITE AU BISTROT !

## Un moteur à la carte

Le RM 10.50 est équipé d'un moteur sail-drive Volvo in board très accessible depuis l'intérieur (dans le compartiment attenant aux toilettes). La version de base dispose d'un moteur de 20 ch, mais le chantier propose un 30 ch en option. Dans la version standard, l'hélice est une bipale fixe et en option on peut choisir entre une bipale repliable ou, le must, une tri-pale repliable...



La version de l'essai disposait d'une tri-pale repliable.

## Les niveaux sonores en décibels

	CAB. AVANT	CARRÉ	CAB. ARRIÈRE	COCKPIT
2 700 tr/mn	68	70	76	68

## Les vitesses de croisière et maxi

2 700 tr/mn



5,9 nœuds

3 150 tr/mn



6,7 nœuds

rebord du siège. Les fargues brillent par leur absence et au moindre coup de gîte, les cartes terminent inévitablement sur le plancher. Un problème que le chantier a déjà dû résoudre pour le Salon nautique de Paris.

A 23 h 00, nous entrons comme prévu à Port-Joinville en même temps que les chalutiers de l'île. Les pontons semblent vides mais bizarrement la majorité d'entre eux sont pourtant réservés. A chaque fois, une aussière amarée en travers nous empêche de prendre une place. Sans doute des propriétaires à l'année à l'esprit pas franchement solidaire... Au bout de quelques ronds dans l'eau, nous accostons un ponton bien vide cette fois-ci, face à la capitainerie. Rapidement nous comprenons pourquoi il n'y pas un bateau à cet endroit : les mouettes sont passées par là... Inutile de dire que le pont du RM 10.50 s'est refait une couleur. Et l'antidérapant, ça accroche ! Nous passerons une bonne heure le lendemain à frotter à l'éponge et à l'eau devant l'œil riant de quelques plaisanciers qui croient que nous avons lancé un feu d'artifice depuis le pont...

L'objectif premier de notre reportage est de faire passer le test de l'échouage à notre biquille. Le port de la Meule sera notre escale du lendemain. Dehors le vent d'ouest souffle toujours à près de 20 nœuds. Nous longeons la côte d'assez près, admirant

ainsi les grandes plages bordées de pins. Une fois passé la pointe des Corbeaux et la cardinale Est, nous approchons du port abri de la Meule, le vent et la houle dans le nez. La côte sud est complètement différente : fini les grandes plages de sable, place à une côte déchirée à l'image du Finistère. Anse des Vieilles, anse des Soux, pointe de la Tranche et enfin la Meule. Nous apercevons la petite chapelle blanche, l'image si caractéristique de l'île, située à l'Est de l'entrée du port. A l'ouest, la tourelle grise à sommet rouge...

## Une entrée de port difficile

L'entrée n'est pas évidente et pas du tout conseillée par fort vent de sud-est ou de sud-ouest. Avec notre brise d'ouest, la houle lève un peu mais sitôt passé la tourelle, c'est un havre de paix... Quelques pêcheurs lèvent la tête, l'air étonné de voir des plaisanciers à cette époque de l'année. C'est d'un grand « bonjour ! » que nous les saluons, leur expliquons ce que nous venons faire ici. Ils nous conseillent d'aller mouiller le plus loin possible si l'on veut échouer complètement. Le nombre de corps-morts et d'orins, nous oblige à slalomer entre tout ce qui flotte, le moteur au point mort. Il y a vraiment du ménage à faire.



Un conseil : mieux vaut ne pas s'abriter de nuit ici sous peine de se prendre un bout dans l'hélice ! Amarré à l'avant et à l'arrière, le RM 10.50 est fin prêt pour se poser. En passant, saluons la baille à mouillage profonde dont l'ancre demeure très accessible. Il ne reste plus qu'à attendre le bas de l'eau. À force de discuter depuis le bateau avec Joseph qui est sur le quai, ce dernier propose de venir nous rejoindre à la godille. Apparemment notre voilier l'intrigue. Malgré son certain âge, il grimpe aisément sur le RM 10.50 : décidément cette plage arrière de plain-pied avec le cockpit est très pratique pour monter à bord. Nous emmenons notre Joseph faire un petit tour du propriétaire. C'est sur l'intérieur qu'il jettera son dévolu. Le rouf panoramique, le carré sans cloison avec la couchette avant, l'ensemble spacieux et lumineux : bref, il rentrerait bien à La Rochelle avec

nous... Ça y est, les deux quilles raclent le fond sableux et bien ferme. Nous sommes posés et très stables. Drôle d'impression !

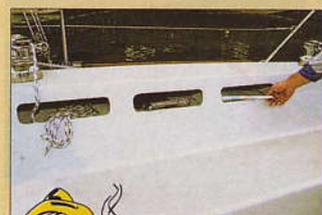
## Une stabilité à toute épreuve

Le RM 10.50 est, avec 1,60 mètre de tirant, haut sur pattes. D'ailleurs l'échelle de bain trop courte et aux fixations pas très sûres ne nous facilite pas la tâche pour descendre. Plus d'une fois, un équipier a manqué se retrouver les quatre fers en l'air sur le sable mouillé. Vu de l'extérieur, le RM nous dévoile ses jolis dessous : deux quillettes fixées à un lest en fonte dans le fond de la coque. Le RM 10.50 repose droit comme un I sur les bulbes des quilles. Ces dernières sont inclinées à 15°. Vraiment, la capacité d'un bateau à échouer est un plus en croisière. La marée n'étant plus une

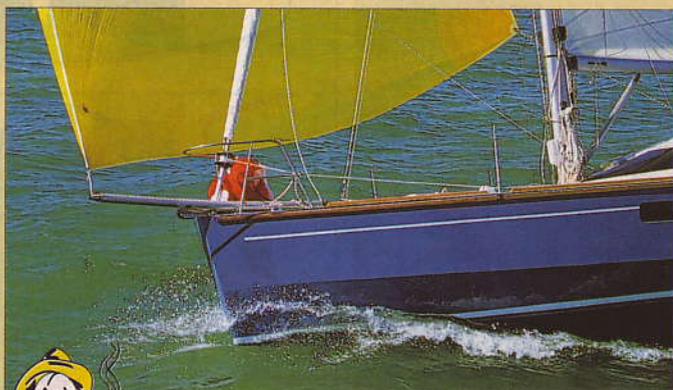
# À VOIR...



**Pratique** Le coffre du cockpit pour la bouteille de gaz.



**Pratique** Les équipets au-dessus des bancs.



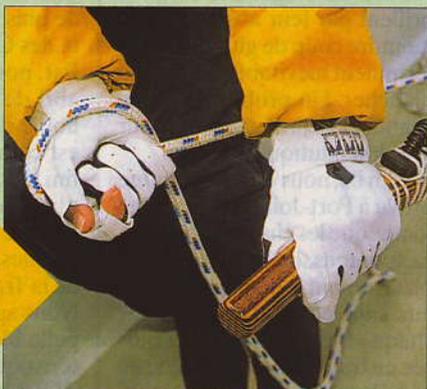
**Pratique** Le bout-dehors escamotable qui permet de porter un spi asymétrique.

MATOS

## Naviguer au chaud

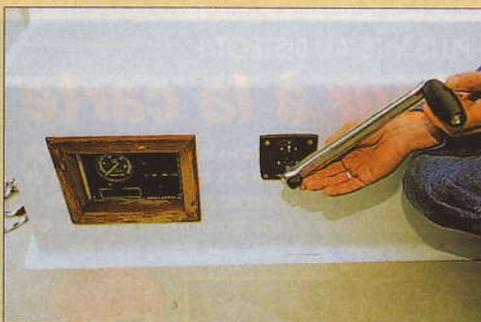
Tout le monde semble d'accord : naviguer avec des gants, c'est quand même plus confortable.

D'abord, on ne s'abîme pas les mains, et puis par temps froid rien ne vaut une bonne paire de gants. D'autant que les matières ont beaucoup évolué. Fini le cuir qui durcit une fois sec, placé à l'amara. Ce nouveau matériau est un cuir synthétique plus solide que le cuir et surtout qui ne durcit pas à l'eau de mer. Entre les doigts, le lycra facilite les mouvements, la paume est renforcée. « Amara Cup » Topoplastic : 135 F.



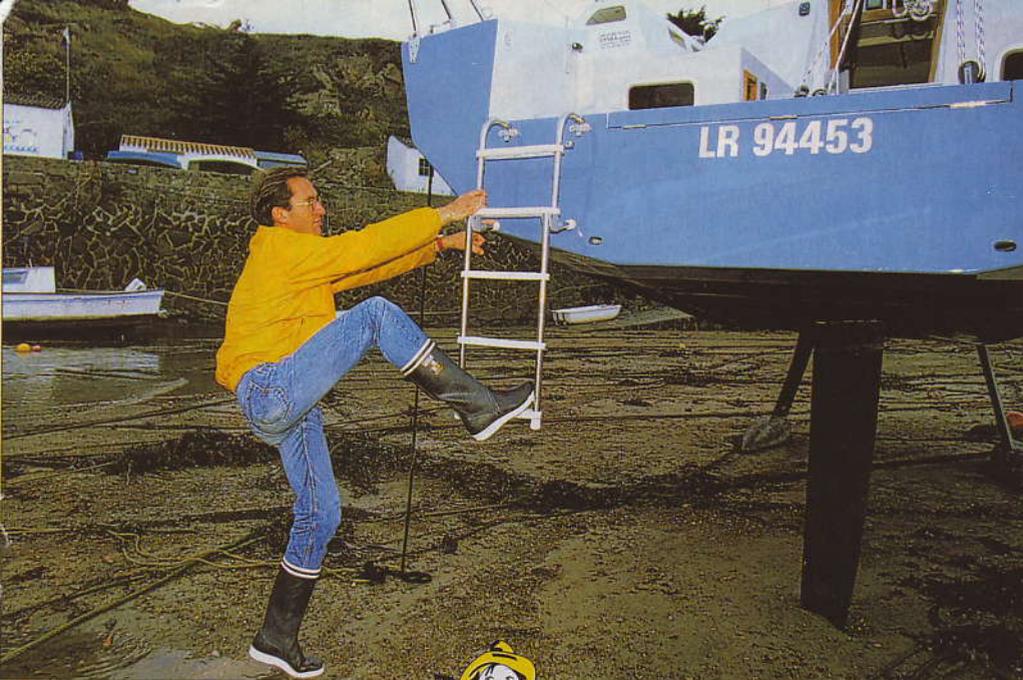
Notre petite escapade de trois jours entre La Rochelle et l'île d'Yeu fut la bonne occasion de tester du matériel en situation. Même si le port des bottes se prêtait plus aux conditions météo, les nouvelles chaussures Starfirst du fabricant Aigle se sont montrées plutôt à leur avantage sur le pont du RM. Ces mocassins en cuir pleine fleur sont doublés en Drylex, une matière qui ressemble à celle utilisée pour les combinaisons de plongée mais dotée des propriétés antitranspiration et respirante. Ce tissu augmente le sentiment de confort d'autant que le pied est parfaitement maintenu par une patte de serrage à sangle élastique. Pratique pour ne pas déchausser lors des manœuvres acrobatiques ! (Aigle : 680 F dans les magasins spécialisés).

Naviguer en automne en Atlantique, c'est aussi s'exposer à des températures incertaines. A bord du RM, nous avons pris soin d'embarquer ce mini chauffage électrique qui s'est avéré vraiment efficace. Branché sur le 220 V, son fonctionnement est assuré grâce à une pierre céramique. Deux puissances de marche sont possibles : 400/800 W. L'arrêt est automatique au cas où il serait recouvert ou renversé. Radiateur céramique de chez Uship : 450 F.



**Pratique** La manivelle qui sert de manette des gaz peut se retirer pour éviter qu'on s'y cogne.





L'échelle de bain trop courte rend l'accès difficile lorsque le bateau est échoué.

## ET À REVOIR



La baie à mouillage profonde et accessible.



La survie très accessible.



Ça devrait changer, mais la table à carte oblige à pencher la tête.



Le vrai placard à ciré et, dans le fond, le repérage de l'eau des ballasts.



La place réservée à la poubelle.



## L'éloge du cockpit



Le grand coffre arrière et la plateforme.



N'importe où, l'assise est confortable.



La grande plage avant qui facilite les manœuvres d'envois et d'affalages de spi.



Assis sur les larges hiloires : une position idéale pour barrer.



La plateforme derrière la barre d'écoute offre deux coffres étanches.



Légèrement angulées, les quilles prolongées de deux bulbes en fonte assurent une excellente stabilité.



contrainte, on peut se permettre de naviguer hors des sentiers battus. D'ailleurs, notre équipage se plaît à qualifier le RM 10.50 de « voilier tout-terrain ».

## Un voilier tout-terrain

Nous resterons au port de la Meule, jusqu'au lendemain midi, et échouons une seconde fois en pleine nuit. Rien ne trouble notre sommeil. Côté couchage, le RM offre une grande couchette avant façon « lit breton » prise d'assaut par nos lecteurs-essayers. Deux autres dorment comme des loirs dans les banquettes qui, placées au-dessus du carré, sont hautes et par conséquent pas faciles d'accès mais fort confortables. Et une seule personne profitera de la cabine

POIDS ET PROFIL

## Une question d'équilibre

Après le RM 800 et le RM 10.50, une version biquille du Surprise verra le jour dans quelques mois chez Archambault. Ce début d'engouement des chantiers français pour un procédé qu'on croyait inefficace et désuet ne manque pas de nous surprendre. Pour Franck Grangé-Veyron, le PDG de Sysba Marine, le retour au biquille s'explique par les très importants progrès techniques réalisés ces dernières années sur les profils de quille. « Les biquilles telles qu'on les trouve aujourd'hui sur les RM n'ont plus rien à voir avec ce que pouvait proposer Bi-Loup ou Westerly » affirme Franck Grangé-Veyron. « Les critiques habituelles, faible vitesse et incapacité de tenir un près correct, n'ont plus lieu d'être avec la nouvelle génération de biquilles. » En fait, explique-t-il, la grande nouveauté se situe au niveau de la répartition des poids. « Sur le RM, une partie du lest est stockée dans le fond de coque, un peu à la manière des dériveurs intégraux. Ce meilleur équilibre des poids permet d'optimiser les angles d'attaque des quilles et de réduire la surface mouillée. Le profil des quilles mais aussi leur angle de pénétration ont été profondément modifiés. Ainsi, la quille au vent agit de façon plus efficace. Avec une gîte de 15 ou 20°, celle-ci prend un angle quasi vertical qui favorise les écoulements. » Force est de constater lors de notre essai que le RM 10.50 version biquille semble remonter au près aussi bien qu'un quillard classique, avec des vitesses équivalentes.

arrière, la seule qui dispose d'une porte. Partout – que ce soit dans les toilettes ou dans la cabine arrière – la hauteur sous barrots permet de se tenir debout.

## Un centrage des poids

Le retour sur La Rochelle ne fera que confirmer le tableau prometteur que nous nous faisons déjà du RM 10.50. Il ne restait qu'à tester l'allure du près, par forcément le point fort du biquille. La preuve du contraire est là : nous remontons à 30° du vent et marchons à 7 nœuds. La nouvelle génération de biquilles n'a plus rien à voir avec les Bi-Loup ou Westerly. La grande nouveauté est due à une meilleure répartition des poids. Sur le RM, le chantier Sysba Marine s'est attaché à centrer le poids dans le fond de la coque. Le profil des quilles et leur angle de pénétration ont été modifiés, afin que la quille au vent agisse de façon plus efficace. Et puis, avec un tirant d'eau de 1,60 mètre pour la version biquille contre 1,80 mètre pour la version quillard, la différence est minime. Que dire de plus, sinon que ce bateau qui ne ressemble à aucun autre a prouvé durant notre croisière la validité de ses choix originaux. Le titre de Voilier de l'année lui va comme un gant...



Le RM 10.50 offre un plan de pont original doublé de bonnes performances à la voile.