

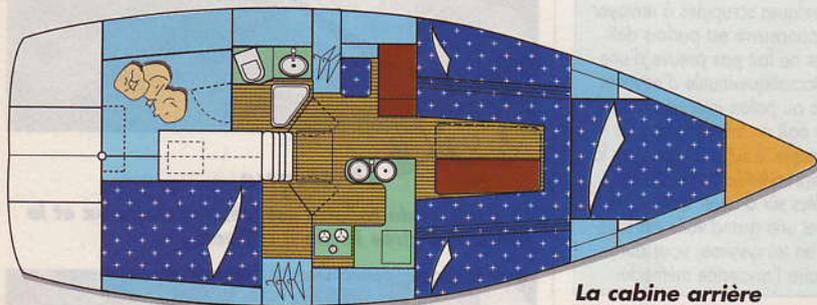
12. 1998 ~~RM~~ VM

RM 10,50

L'anti-bateau de série

Le RM 10,50 ? Un bateau qui ne ressemble à aucun autre ! Ce biquille en contreplaqué époxy prouve néanmoins, en devenant Voilier de l'année 99, la validité de ses choix originaux en matière de croisière hauturière. Eloge de la différence...

Les croiseurs hauturiers de 35 pieds



La cabine arrière bâbord abrite un atelier, qui peut servir de soute à voiles.

A bord du RM 10,50, la navigation se fait paisible. Sous l'immense grand-voile au puissant rond de chute, le bateau s'incline, calant sa large carène sur l'un de ses trois bouchains. Le RM est sur des rails. Dans notre sillage, nous laissons un duo de 39 pieds méditer quelques idées reçues sur le cap et la vitesse d'un biquille. Car le RM est un biquille, et ce n'est que la première de ses particularités. Ce plan Lombard construit par Sysba Marine est en effet l'anti-bateau de série par excellence. Les autres sont en plastique ? Il est en contreplaqué marine époxy. Les coques en forme sont reines ? La sienne est à trois bouchains. La mode est au bio-design ? Il offre un pont tout en angles. Foin des grand-voiles sur enrouleur : le RM est équipé d'une grand-voile lattée imposante, d'un étai de trinquette, d'un double pataras volant (pataras fixe en option) et de bastingages pour raidir la trinquette. Ajoutez à ces ingrédients deux réservoirs d'eau douce ballastables, et vous obtenez le portrait

d'un "chasseur de confortisme". À l'intérieur, c'est le même topo : le RM ignore les 35 pieds à trois cabines ornées de vaigrages délicats. Son style est simple et fonctionnel : espace ouvert sur un lit breton, couchettes de mer dans le carré, cabine propriétaire et atelier en poupe, décorum minimaliste.

Simple et fonctionnel

Logique, pour un voilier qui tire ses initiales de Résolument Minimaliste ! Si ce cocktail iconoclaste a séduit le jury du Voilier de l'année, c'est qu'il est parfaitement dosé et répond à son cahier des charges : un croiseur hauturier de 1ère catégorie, simple, fonctionnel et performant. Les aficionados de la croisière côtière le choisiront en biquille : cette solution permet de concilier performances et échouage, comme nous avions pu le vérifier lors de l'essai du petit RM 800 (n°16). Pouvoir beacher sans se soucier des galets qui pourraient abîmer la coque est en effet un véritable « plus » par rapport

Caractéristiques techniques

Longueur de coque : 10,50 m
Long. à la flottaison : 9,80 m
Largeur : 3,90 m
Tirant d'eau : 1,60 m (biquille)
Lest : 2 080 kg (biquille)
Déplacement : 4 000 kg (biquille)
Surf. Voilure au près : 63,20 m²
Génois : 25 m²
Grand'voile : 38,20 m²
Architecte : M. Lombard
Matériau : CP marine époxy
Prix : 740 000 F (biquille)
Constructeur : Sysba Marine

WILLIAM BOREL



La barre d'écoute est fixée en fond de cockpit, derrière la barre franche.





Elu voilier
de l'année

Le RM 10,50 s'est imposé, lors de notre élection du Voilier de l'année, devant l'Alliage 38 et le Sun Odyssey 40 DS.

WILLIAM BOREL



Le carré, très lumineux, s'ouvre sur un lit breton à l'avant. Notez les deux couchettes de mer derrière les banquettes du carré.

aux dériveurs intégraux. Les candidats au voyage préféreront la version quille relevable/bisafans. Notez que la différence de tirant d'eau, d'une version à l'autre, est minime : 1,60 m sur le biquille, 1,80 sur le quillard.

Ce qui frappe, lorsque l'on pose son sac à bord, est le cockpit s'ouvrant de plain-pied sur l'arrière du bateau. Le vaste espace derrière la barre permet de s'allonger dans la largeur en navigation. Ce cockpit-jupe est pratique pour monter à bord, eu égard au franc-bord généreux (1,20 m) du RM, mais aussi pour manœuvrer. En revanche, une manivelle de winch qui

tombe en fond de cockpit risque de passer à l'eau par l'arrière (le chantier envisage une solution de fermeture).

Rouf « grand écran »

Par ailleurs, le cockpit peut se définir en deux mots : ordre, car les équipements sont nombreux et les drisses se hissent en pied de mât, ce qui libère le cockpit. Et protection, car le rouf est haut et le cockpit profond. Pour le reste, le pont du bateau profite de la grande largeur de la carène : 3,50 m. Manœuvrer sur la plage avant, par exemple, ne

WILLIAM BOREL

Les concurrents du RM 10,50

FEELING 356

Le Feeling 356 est une évolution d'une carène qui a fait ses preuves, celle du 346, avec quelques centimètres supplémentaires, dans la longueur et le cockpit. Il s'agit d'un bateau simple sur le pont, et très agréable à vivre dans le carré. En version dériveur, le 356 marche bien grâce à une carène équilibrée et un tirant d'eau de 2,10 m qui, dérive basse, permet de faire du près. Seul souci, le safran est un peu court et décroche facilement si l'on navigue surtoilé. Le 356 est disponible en version deux ou trois cabines, ainsi qu'en version quillard. Mais c'est la formule dériveur intégral qui invite le plus au butinage le long des côtes !

Longueur de coque : 10,50 m. **Largeur :** 3,50 m. **Tirant d'eau :** 0,75 / 2,10 m. **Lest :** 1850 kg. **Déplacement :** 4700 kg. **Surf. Voilure au près :** 64 m². **Génois :** 36 m². **G.V. :** 28 m². **Matériau :** stratifié verre / polyester et sandwich balsa. **Architectes :** Gilles Vaton - Patrick Roséo. **Prix de la version de base :** 693 450 F. **Constructeur :** Kirié. **Année de lancement :** 1998.



ESSAYÉ
dans le n°35

SÉBASTIEN PRIGENT

OCÉANIS 351

Volume est le maître-mot de ce plan Berret haut de franc-bord et de rouf. A l'intérieur, cela se traduit notamment par des belles cabines, même la version qui en possède trois. Volume aussi au niveau des rangements, nombreux, ou encore dans la cuisine en long, très bien équipée. Seul le carré en demi-cercle semble un peu exigu. Sous voiles, l'Océanis marche bien, même s'il préfère une bonne brise pour que sa carène large s'exprime. Le bateau est stable et raide, malgré un faible pied dans l'eau. Le 351 va bientôt disparaître du catalogue Bénéteau, où il sera remplacé par le 361 annoncé.

Longueur de coque : 10,37 m. **Largeur :** 3,80 m. **Tirant d'eau :** 1,53 m. **Lest :** 1 700 kg. **Déplacement :** 5 300 kg. **Surf. Voilure au près :** 58,90 m². **Génois :** 34,70 m². **G.V. :** 24,20 m². **Matériau :** polyester. **Architecte :** J. Berret. **Prix de la version de base :** 681 500 F. **Constructeur :** Bénéteau. **Année de lancement :** 1992



GILLES MARTIN RAGET

DELHER 35

Ce 10,50 m, Delher l'a voulu performant et facile à mener. Du grand cockpit, on manœuvre cette coque étroite facilement grâce à un bon accastillage, une grand'voile tombant dans son lazy-bag et un génois à faible recouvrement. Celui-ci manque un peu de puissance dans le petit temps. Le Delher peut porter, au choix, un spi symétrique ou asymétrique, à l'aide d'un targon convertible en bout-dehors. Les aménagements sont dans l'esprit Delher, c'est à dire nettements différents de ce que l'on trouve sur les bateaux français : l'intérieur est fonctionnel, malgré l'étroitesse de la coque, mais peu lumineux et doté d'une décoration un peu triste.

Longueur de coque : 10,50 m. **Largeur :** 3,30 m. **Tirant d'eau :** 1,55 m. **Lest :** 2 200 kg. **Déplacement :** 5 100 kg. **Surf. Voilure au près :** 62 m². **Génois :** 25 m². **G.V. :** 37 m². **Matériau :** strat. verre/polyester. **Architecte :** Van De Stadt. **Prix de la version de base :** 686 000 F. **Constructeur :** Delher France. **Année de lancement :** 1992.



DR

ELAN 36

Ce plan Humphreys est un 36 pieds de facture classique, mais fort bien réussi. Sa carène performante et bien lestée atteint rapidement sa meilleure vitesse, aidée en cela par un génois à fort recouvrement. Le barreur se fait plaisir en plaçant l'étrave au millimètre, du bout des doigts. Les défauts que nous avons constaté au niveau du plan de pont, lors de notre essai, ont été gommés par le chantier slovène. A l'intérieur, l'Elan 36 est doté de 8 couchages. Les cabines et le carré sont riches en rangements, le tout dans une ambiance très boisée et bénéficiant d'une finition sans reproche.

Longueur de coque : 10,69 m. **Largeur :** 3,59 m. **Tirant d'eau :** 1,40 / 1,95 m. **Lest :** 2 500/2200 kg. **Déplacement :** 5 800/ 5 500 kg. **Surf. Voilure au près :** 69,50 m². **Génois :** 41,50 m². **G.V. :** 28 m². **Matériau :** strat. verre/polyester. **Architecte :** R. Humphreys. **Prix de la version de base :** 729 500 F. **Importateur :** Elmarine. **Année de lancement :** 1997



ESSAYÉ
dans le n°26

DR

Le rouf panoramique

Vu de l'extérieur, le rouf panoramique n'est ni discret, ni très joli. Quelques constructeurs l'ont cependant adopté : Etap, Wrighton, Kirié ou encore Sysba Marine. Pourquoi ? Tout simplement parce que pouvoir surveiller le bateau, ses voiles et les environs depuis la table à carte ou la cuisine est, en navigation comme au mouillage, très sécurisant. Et agréable : quel confort de se préparer un petit café à l'abri de la pluie tout en maintenant la veille ! Le rouf panoramique n'en a pas moins quelques désavantages : la hauteur sous barrots à l'avant d'un tel rouf est forcément réduite. D'autre part, qui dit grande surface vitrée dit effet de serre garanti ! Sympathique l'hiver, mais difficile l'été, où il est alors nécessaire d'adapter des stores aux panneaux.

pose aucun problème. Les passavants sont larges de 48 cm, grâce à l'utilisation d'un gréement à fente : les bas-haubans sont fixés sur le rouf, les galhaubans sur le liston. Le mât est maintenu par d'immenses barres de flèche pous-santes. Passée la descente, la première impression est lumineuse, en raison de l'intérieur blanc et du rouf panoramique. Peu esthétique vu de l'extérieur, ce rouf est extraordinaire de l'intérieur : contrôler les voiles et les alentours depuis le carré est vraiment un plus en croisière.

Quelques barrots apparents rendent l'intérieur du RM 10.50 moins « clinique » que celui des précédents RM. L'espace du carré s'ouvre sur un lit breton à l'avant. L'arrière tribord est occupé par une belle cabine avec vue sur mer. L'espace bâbord est réservé à la salle d'eau et à l'atelier. Les aménagements sont marins : que ce soit la cuisine en U, les couchettes de mer dans le carré — là où les mouvements sont amortis —, ou la véritable débauche d'immenses coffres, tout semble fait pour la croisière hauturière.

En mer, nous l'avons dit, le RM 10.50 n'a rien à envier aux quillards en matière de cap. Côté vitesse, le bateau est poussé par son immense grand-voile, qu'il faut malgré tout savoir dompter et qui rend le bateau ardent. Lors de notre essai, par 18 noeuds de vent, le RM gîte peu malgré le fait que nous n'utilisons pas les ballasts. C'est agréable, lorsqu'il s'agit de se déplacer sur le pont ou à l'intérieur. Avec plus de vent, nous aurions rapidement pris un ris et troqué le génois pour la trinquette. La bête noire de ces carènes larges reste

le petit temps : c'est pourquoi l'architecte a doté le RM d'un génois à 130%. Certains barreurs ont eu du mal à trouver leur place : assis sur les bancs, la vision sur l'avant est bouchée par le cockpit. Assis sur les hiloires, on cherche en vain des cale-pieds. Au virement, les manoeuvres sont facilitées par l'espace disponible derrière la barre d'écoute de GV.

Cher, le RM ?

Principal défaut de ce bateau : sa finition. Il est vrai que notre exemplaire, le premier de la série, sortait tout juste du chantier.

D'autres imperfections sont à noter sur ce prototype : un lavabo, dans la salle d'eau, mal placé et inutilisable, et une assise inconfortable à la table à cartes. Ces points seront rectifiés sur les prochains exemplaires. L'autre pierre d'achoppement est le prix du bateau : 740 000 F pour le biquille, 780 000 F pour la version quille relevable. Ça paraît cher pour un bateau en contreplaqué, mais si le matériau en lui-même est peu onéreux, sa mise en œuvre demande beaucoup de... main d'œuvre ! Il reste que le RM en offre plus que beaucoup de ses concurrents. Essayez donc de trouver un bateau de 10,50 m qui marche bien, sécurisant, marin, très logeable, fonctionnel et qui puisse échouer partout sans soucis à ce prix... La preuve est faite que l'anti-conformisme, patent lorsqu'on compare le RM à la production de grande série actuelle, n'empêche pas ce voilier d'être conforme à ce qu'un marin peut attendre d'un bateau !

Un voilier cohérent avec son programme

Un safran court qui décroche dans les surventes

Un volume agréable à l'intérieur en croisière

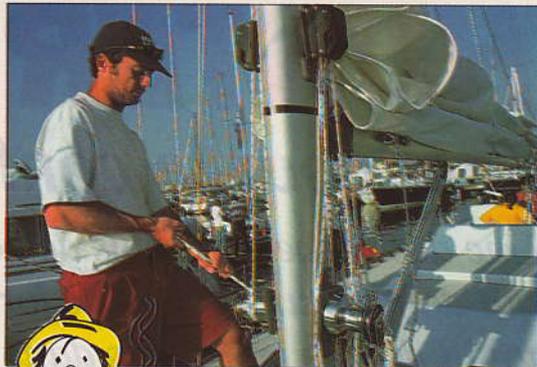
Le 351 va bientôt être remplacé par le 361

Une carène performante et agréable à mener

La décoration intérieure un peu triste

Une bonne carène et une finition au dessus du lot

Il lui reste à s'imposer sur le marché français



JEAN-MAURIE LIOT



Pratique

Les drisses reviennent au pied de mât, ce qui libère le dessus du rouf et surtout le cockpit.

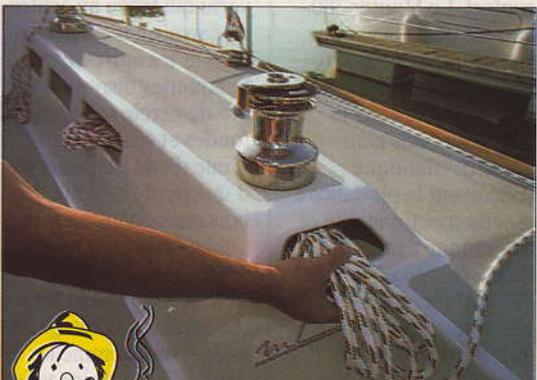


JEAN-MAURIE LIOT



Pas pratique

Le chariot de barre d'écoute de grand-voile qui n'est pas facile à régler depuis la barre.



JEAN-MAURIE LIOT



Pratique

Dans les hiloires de cockpit, les petits équipets sont prévus pour le rangement des écoutes.



JEAN-MAURIE LIOT



Pratique

Les couchettes de mer placées de chaque côté du carré, là où les mouvements sont amortis.