



En croisière, il est difficile
de prendre en défaut le
RM 10.50...



Pour ceux qui recherchent un premier bateau capable de les emmener loin en grande croisière, le RM 10.50 restera certainement la nouveauté la plus marquante du Grand Pavois de La Rochelle. Nous avons eu l'occasion de vérifier dans les pertuis que ce biquille moderne ne manquait pas d'atouts pour séduire.

PAR PIERRE-MARIE BOURGUINAT
PHOTOS XAVIER CANTAT

A sa sortie, le RM 900 n'avait pas ménagé la rétine des observateurs ! Ce plan Devriese étonnait au-dessus de l'eau avec un look de Land Rover et un gréement de multicoque. Au-dessous de la flottaison, la carène très volumineuse à bouchains et les deux quilles à bulbe achevaient de démarquer radicalement le RM des productions de grande série. Depuis, la gamme s'est étoffée sur le même principe avec le 800, construit à une vingtaine d'exemplaires, et un day boat de 5,50 mètres que l'on n'a malheureusement pas beaucoup vu sur nos côtes. A ces deux modèles conçus par

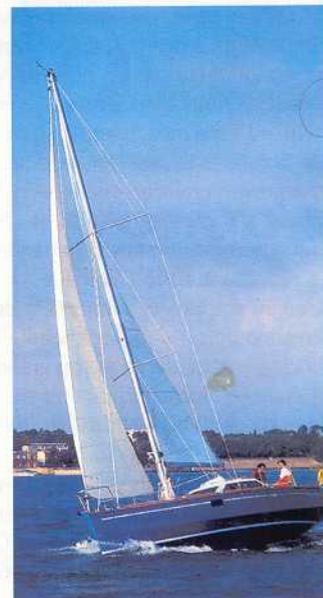
RM 10.50

Premier bateau de voyage

Marc Lombard, le chantier Sysba Marine de La Rochelle vient d'ajouter le 10.50 du même cabinet. Profitant de 32 pieds de longueur utile, les architectes se sont permis une silhouette dans l'esprit des prédécesseurs avec toutefois plus de finesse. Le rapport longueur/franc-bord est plus favorable. Quant à la carène, la présence de trois bouchains et d'un fond plat permet de profiter de développés plus proches d'une carène en forme. En revanche, le rapport lon-

gueur/largeur témoigne de la volonté d'offrir encore une fois dans cette gamme le maximum de volume à longueur donnée. Avec 3,90 mètres de bau maximum, on n'est pas loin de ce qu'offre la majorité des bateaux de série plus longs de trois ou quatre pieds, c'est dire. Il s'en suit une carène très volumineuse aux lignes

On contrôle toute la voilure jusqu'à 15 nœuds réels, surtout si l'on se sert de l'eau douce en ballast.





du marché pourrait s'aligner. Avec 15 degrés de gîte, on sent que la quille sous le vent remplit bien sa fonction, si l'on en juge par la dérive quasi nulle. En revanche, à mesure que le vent continue de monter, il devient plus difficile de tenir le bateau dans ses lignes. La carène se déforme vite et le safran central précédé d'un aileron bien profilé a du mal à encaisser. On se retrouve rapidement avec pas mal d'angle de barre et de la pression dans le bras. Il n'est pas encore temps de prendre un ris car on dispose de tout l'accastillage pour laisser s'effacer la très puissante grand-voile. Entièrement lattée dans la version essayée, elle peut être remplacée en configuration croisière par un modèle traditionnel, avec un rond de chute beaucoup moins important, ce qui devrait limiter ce caractère ardent. En attendant, le génois qui ne recouvre qu'à 120 % permet de relâcher pas mal de rail de grand-voile pour conserver une assiette confortable et efficace.

UN COCKPIT TRÈS BIEN PENSÉ

Au portant, on profite de toutes les qualités de ces carènes larges et planantes. On peut grimper très haut dans le vent sous spi asymétrique sans risquer le départ au lof. Par 10 nœuds réels à 150 degrés du vent apparent, on atteint presque 6 nœuds, ce qui est plus que bien avec ce type de voile, sans tangon ni bout-dehors. Le chantier a d'ailleurs décidé de supprimer ce dernier pour simplifier encore le plan de pont et l'accastillage. Au moteur (20 CV avec hélice tripale repliable de série) nous avons mesuré 5 nœuds à 2 500 tours et 6 nœuds à 3 000 tours, sur eau plate. Pour un programme grande croisière, l'option 30 CV paraît la plus adaptée. Il serait en effet dommage de gâcher le remarquable travail

mené à ce niveau. Le cockpit du RM 10.50 est vraiment un morceau de choix, à montrer dans toutes les écoles d'architecture navale. Pour barrer et manœuvrer, on trouve tout ce qu'il faut, avec en particulier deux paires de winches — l'une pour les voiles d'avant, l'autre pour les bastaques et les écoutes de spi sur l'arrière de l'hiloire. Très peu d'accastillage vient encombrer les assises, l'essentiel des drisses étant renvoyé

au pied de mât. Cette configuration est très acceptable en croisière, sauf pour le hale-bas de grand-voile que l'on aimerait pouvoir régler. C'est derrière le mât que se trouve le moteur n'est-ce pas ? Un bon point par contre pour le rail de GV renvoyé derrière la barre (le carré de cette dernière mériterait au passage d'être un peu surélevé par rapport à la position assis sur l'hiloire). Le barreur peut régler à partir d'une

tendues, restant légère (4,2 tonnes) et capable de porter beaucoup de toile.

DES PERFORMANCES ATTRAYANTES

Sur ce dernier point, les architectes ne se sont pas privés, tenant compte à la fois d'une bonne raideur à la toile issue de la largeur et aussi d'une surface mouillée qu'il faut bien déplacer. Avec 75 mètres carrés au près sur un gréement en tête assez allongé, le RM 10.50 démarre rapidement dans les petits airs et atteint sa vitesse critique au près dès 12 nœuds réels sur eau plate. Six nœuds, à un peu moins de 45 degrés du vent réel, voilà qui est très satisfaisant. La carène glisse très bien, sans traîner d'eau, et on voit mal quel vrai croiseur

Ballaster l'eau douce



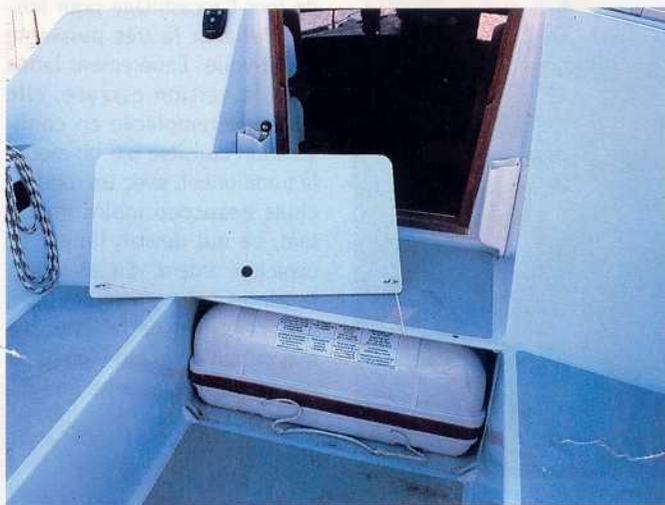
Comme sur les autres RM, l'eau douce est contenue dans deux réservoirs symétriques de 325 litres qui communiquent par un tuyau équipé d'une vanne de transfert, sous l'assise bâbord du carré. Ce système permet un gain de raideur lorsqu'on ne se sert que de la moitié du volume total, en la laissant toujours au vent. Nous avons mesuré jusqu'à 5 degrés d'assiette et 0,3 nœud de différence. En grande croisière, on peut condamner ce système et profiter d'un grand réservoir de 650 litres, ce qui est très intéressant pour la taille du bateau. La vanne ne sert alors plus qu'à équilibrer les volumes.



position dans le cockpit !



Une immense plage avant pour manœuvrer.



La place du bib est astucieuse.



RM ou Randonneur ?

3 questions à Franck Granger Veyron, directeur du chantier Sysba Marine

LN : *Quelle différence entre un RM et un Randonneur ?*

Franck Granger Veyron : Il s'agit des mêmes modèles de bateaux dessinés par Marc Lombard. Lorsqu'ils sortent du chantier

Sysba Marine, ils portent l'appellation RM. Construits par des amateurs, ils ne peuvent obtenir cette griffe et deviennent alors des Randonneurs. Cette distinction permet juste de clarifier la provenance.

LN : *Livrez-vous des bateaux à plusieurs stades de fabrication ?*

FGV : C'est très difficile aujourd'hui avec les nouvelles normes CE de proposer autre chose que des bateaux complets. Je pourrais vendre aujourd'hui un RM coque pontée, mais pour que le bateau conserve son nom commercial, il

faut que j'expertise la construction finie et que le propriétaire n'utilise que du matériel CE. C'est une question de responsabilité. Cette contrainte limite sérieusement l'intérêt de la formule...

LN : *Est-ce la disparition du kit ?*

FGV : D'abord, je n'aime pas le mot "kit". On n'est pas chez Ikea ! Il y a beaucoup de savoir-faire dans un bateau de cette taille ; c'est difficile à envisager complètement en pièces détachées, même si la découpe numérique facilite beaucoup les choses. En revanche, avec le mode de construction que nous utilisons, il y a un stade de fabrication intéressant pour les gens dont le budget est un peu juste, c'est le bateau fini avant peintures et finition. Sur ce poste, on économise 8 000 heures, donc pas mal d'argent, tout en conservant un bateau construit par un chantier avec toutes les garanties que cela suppose.

tourelle centrale, ou bien c'est un équipier placé derrière lui qui se charge de tout — rail et écoute à la fois.

C'est en effet en arrière du rail que cet espace extérieur recèle une bonne partie de ses qualités. Les bancs sont interrompus dans cette partie et on trouve une grande plage servant à la manœuvre, au farniente ou aux opérations de débarquements et manœuvres de port. Au centre, un grand coffre ouvrant vers l'arrière abrite l'annexe. De part et d'autre, toujours en fond de cockpit, deux coffres étanches permettent de ranger tout le matériel humide : défenses, amarres et mouillage arrière.

Côté descente, un petit bridge deck abrite le radeau de survie.

Cette position est plus efficace que les classiques coffres toujours trop profonds. Pour parer à toute éventualité dans les grandes traversées, on pourra le mettre dans le coffre d'annexe, cette dernière passant dans la soute intérieure. Les grandes surfaces inclinées du roof permettent de s'adosser très confortablement en mer au vent ou sous le vent.

L'ensemble du pont est traité avec la même efficacité. Malgré le large roof panoramique, les passavants sont larges et ceinturés de vrais calepieds. Quant à la plage avant, la surface est à faire pâlir bien des croiseurs plus importants. Seul défaut d'ensemble (il faut bien trouver des bémols !),

l'antidérapant très dilué, qui manque un peu d'efficacité, surtout dans les zones de manœuvre comme le pied de mât, dépourvu de cale-pied.

CROISIÈRE AUSSI À L'INTÉRIEUR

Le volume de cette carène puissante se retrouve aussi à l'intérieur. Avec un traitement d'ensemble très clair et de nombreux hublots, la sensation d'espace est très plaisante lorsqu'on franchit les marches de la descente. D'autant que l'ensemble est très ouvert : une cuisine en U de bonnes dimensions et une table à cartes un peu étriquée laissent un bon espace pour accéder au carré assez vaste,

profitant de toute la lumière panoramique du roof. À l'avant, un lit breton de bonnes dimensions et correctement doté en équipets complète l'ensemble. Sous le cockpit, on trouve sur tribord une cabine double cloisonnée avec penderie. Sur bâbord, à côté d'une vraie penderie à cirés, une porte ouvre sur le cabinet de toilette communiquant avec une soute arrière de rangement. Ce choix d'agencement paraît très cohérent et adapté pour la vie à bord en grande croisière d'un couple et de deux enfants. La présence de vraies bannettes de mer (non équipées de toiles anti-roulis malheureusement) au-dessus des assises de carré permet également d'envisager

L'échouage facile

Si une version quille sabre relevable avec double safran est prévue (version qui devrait s'avérer encore plus performante d'ailleurs), c'est le biquille qui paraît le plus proche des besoins de la croisière. Avec 1,60 mètre de tirant d'eau, les ailerons conservent un bon allongement. La présence de véritables bulbes bien dessinés garantit de son côté un centre de gravité le plus bas possible pour un déplacement modéré. L'ensemble très échantillonné inspire confiance et nous avons échoué sans crainte, avec un peu de vitesse (2,5 nœuds) pour bien rentrer les ailerons dans le sable de l'île de Ré.

Le bateau se pose parfaitement droit, avec une excellente stabilité, vérifiée par la présence de quatre adultes à la pointe avant. En descendant (installer un système d'échelle amovible à l'étrave ne serait pas idiot), nous avons été agréablement surpris de voir que l'aileron en bois carbone devant le safran ne touchait même pas le sable. Ce constat permet d'affirmer que la longue portée des bulbes cylindriques repousse très loin le moment où ce dernier sera sollicité. Une garantie de plus !



Les profils de quille et de bulbe sont soignés. Notez le décrochement dans le bord de fuite pour accroître la surface de portée.



Livrée avec un guindeau en série, la baille à mouillage est de bonnes dimensions.



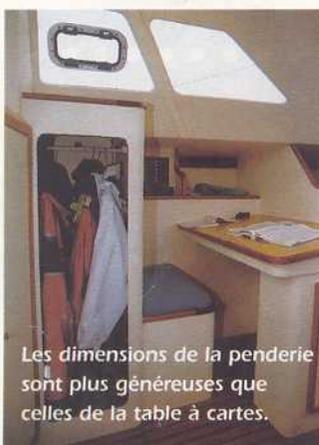
Haubané sur les prochains modèles, le capot du coffre de l'annexe servira de plateforme de débarquement et de bain.



Un agencement très ouvert, adapté à la croisière familiale.



La roupe arrière marque la vocation de ce premier bateau de voyage.



Les dimensions de la penderie sont plus généreuses que celles de la table à cartes.



L'accès au moteur et au parc batterie est bien pensé.

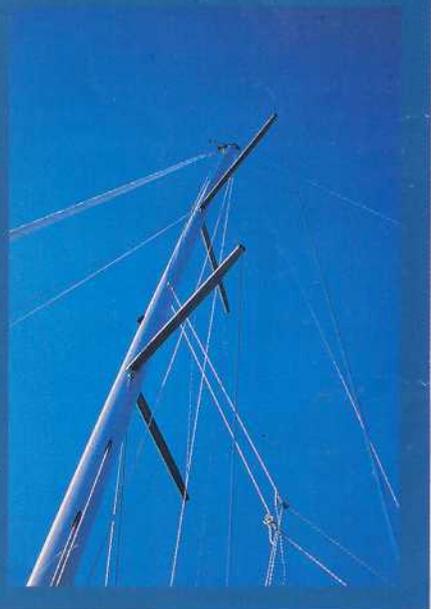
Un gréement à fente ●●●●●●●●●●

Pour tenir le gréement élancé de ce bateau et conserver du recouvrement, Marc Lombard a choisi la solution du gréement poussant à fente.

Dans cette configuration, la barre de flèche supérieure est plus longue que le premier étage. Le galhauban revient au livet alors que bas-hauban et intermédiaire sont renvoyés plus à l'intérieur, tout en conservant un angle de tire confortable. Ainsi, une fente entre les câbles permet de passer un génois à recouvrement, éventuellement une trinquette assez reculée sur le bas étai. Cette configuration de gréement, à la mode sur les Mini-Transat, ne pose aucun problème technique particulier.

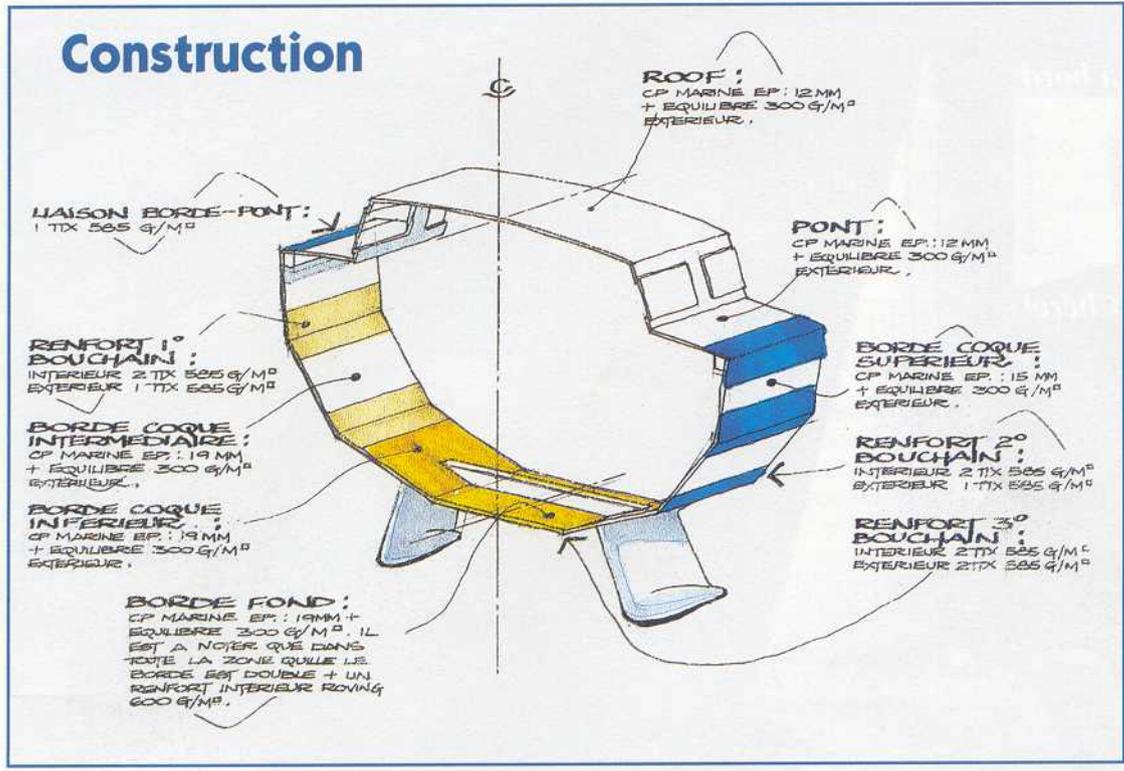
C'est en revanche à l'usage qu'il faudra être vigilant, en particulier lors de l'envoi du spi : la barre de flèche supérieure sous le vent est en effet très exposée à être embarquée vers l'avant par la drisse si on ne prend pas garde à placer le sac dans le balcon.

Sur le RM 10.50, les navigateurs fâchés avec les bastaques pourront profiter d'un pataras fixe s'ils optent pour la grand-voile classique. Avec la grand-voile lattée, on doit composer avec deux câbles montés sur palans. Jusqu'à 20 nœuds de vent réel, on peut cependant se passer de leurs services vu le travail des barres de flèche et des lattes de GV.





Construction



NB : A terme, le chantier Sysba Marine envisage de produire le bloc roof/cockpit/jupe/cap ot en sandwich pour éviter les fastidieuses phases d'assemblage et de finitions typiques du contreplaqué époxy.

ger une vraie personnalisation du produit. Pour ce type de matériau, il faut également noter que la finition standard offerte par Sysba Marine est d'excellente qualité (laque et antifouling Awlgrip, intérieur enduit et apprêté...).

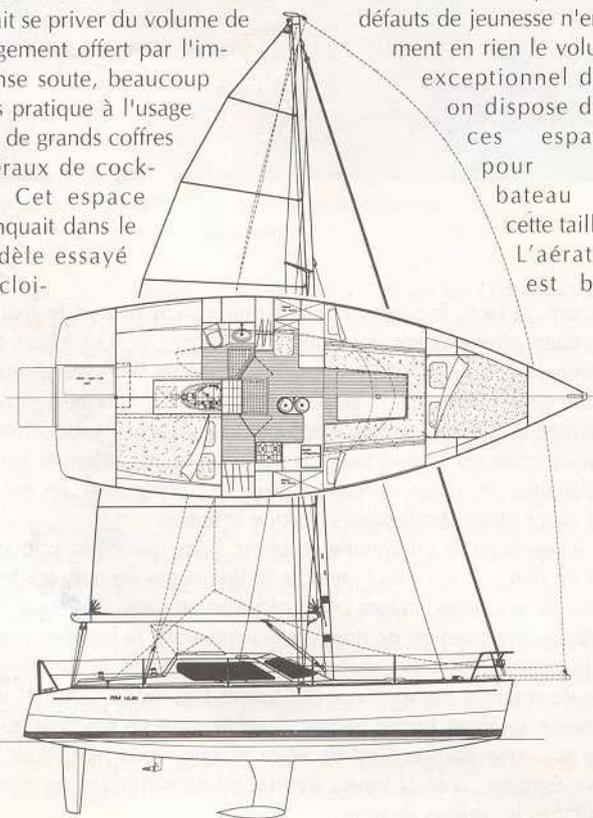
En conclusion, disons qu'avec le RM 10.50, on franchit un pas. Par rapport à ses petits

des croisières avec du monde à bord, mais ce n'est pas la vocation du bateau. On aurait pu demander une seconde cabine double à l'arrière pour des besoins d'intimité mais ce serait se priver du volume de rangement offert par l'immense soute, beaucoup plus pratique à l'usage que de grands coffres latéraux de cockpit. Cet espace manquait dans le modèle essayé de cloi-

sonnements — prévus dans la version définitive. Le cabinet de toilette doit lui aussi être modifié pour pouvoir utiliser réellement le lavabo, actuellement coincé sous le pont. Ces défauts de jeunesse n'entament en rien le volume exceptionnel dont on dispose dans ces espaces pour un bateau de cette taille. L'aération est bien

traîtée. Avec quatre capots ouvrants sur le pont, il ne semble pas nécessaire de rajouter des hublots dans les vastes plexis de roof. Pour une navigation dans les alizés, il sera bien venu d'équiper ces derniers de toiles pare-soleil afin de ne pas subir d'effet de serre. On pourrait trouver d'autres petits reproches de détail à cet agencement — les assises un peu raides du carré par exemple. Mais il faut reconnaître que dans une construction en contreplaqué-verre-époxy, rien n'est figé et la qualité de relation avec un chantier à taille humaine permet d'envisa-

frères déjà attrayants, il permet d'envisager sereinement le départ en grande croisière. Certains reprocheront le prix apparemment élevé (739 000 F complet avec trois voiles), mais il leur faudra comparer avec des voiliers offrant le même tonnage pour se faire une idée juste du marché. ■



Caractéristiques principales :

- Longueur coque 10,50 m
- Longueur flottaison 9,80 m
- Bau maximum 3,90 m
- Tirant d'eau 1,60 m
- Quille relevable 1,00/1,80 m
- Déplacement léger 4,2 t
- Lest quille ou dérive 2 x 711 kg
- Lest total 2,06 t
- Surface de voilure au près 76 m²
- Trinquette 16 m²
- Spi asymétrique 76 m²
- Moteur diesel in-bord 30 CV
- Réservoir gasoil 100 l
- Réservoirs eau ballastables 2 x 325 l
- Homologation 1ère catégorie (A)
- Prix de base avec trois voiles 739 000 F TTC

Marc Lombard
Le Sextant
Rue de la Trinquette
17000 La Rochelle
Tél. 05 46 45 30 30
Fax : 05 46 44 60 26

Sysba Marine
10, rue de la Désirée
La Ville en Bois
17000 La Rochelle
Tél. 05 46 44 73 00
Fax : 05 46 45 48 21