



Rm 10.50

Un biquille performant

Ce biquille, construit par le chantier Sysba Marine sur plan Lombard, à la fois original, pratique et efficace, a toutes les qualités pour une croisière au long cours.

Texte Olivier Péretié, photos Gilles Guittard.

De l'autre côté du grand hublot de rouf, l'abbaye en ruine paraît flotter dans la nuit de janvier. Assis à la table à cartes, le dos calé contre la cloison de la penderie et les genoux pesant contre un vaste équipet, je trace des caps, tentant de me souvenir à quoi ressemble l'entrée du fier d'Ars dans le noir. Le RM 10.50 glisse dans le néant, tiré par son asymétrie. Nous sommes les rois du monde. Un million d'étoiles brillent sur le velours du ciel, un croissant de lune descend sur l'île de Ré, et le petit nordet débonnaire nous envoie moins de 5 nœuds de brise. Nous glissons à 80 degrés du vent réel, à près de 4 nœuds, sous pilote.

De jour, le voyant postérieur de l'alignement au 235° est à moitié dissimulé dans les pins. Dans l'obscurité, son feu blanc doit être nettement plus visible. Mais le banc du Bûcheron a bougé, le cap ne doit plus être le bon. La fargue de la table est un peu haute, elle me scierait les coudes si le rembourrage que forment les trois couches de vêtements polaires et la veste de quart n'était si épais. Je vérifie le GPS, oriente la règle Cras. C'est vrai, la tourelle des llattes ne porte pas de feu, et même si l'on approche de la marée haute, avec nos deux quilles dont les saumons donnent 1,60 mètre de tirant d'eau – ce qui reste très modéré –, mieux vaut quand même éviter de passer entre la tourelle



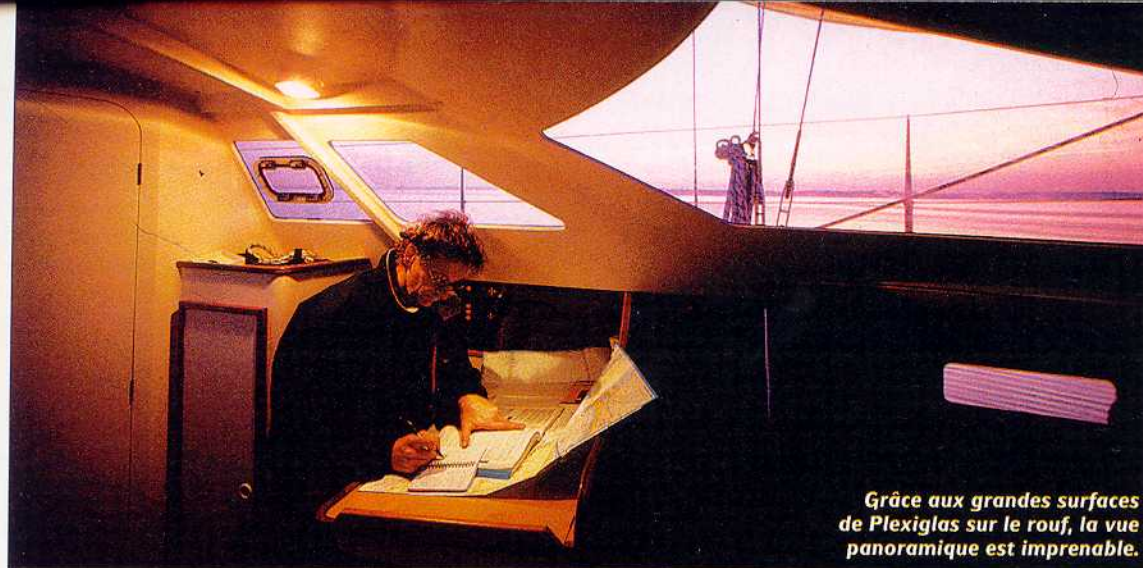
La facilité d'échouage : un atout important pour le RM 10.50.

et la terre. Nous doublons les feux de Saint-Martin. Il faut sans cesse corriger le cap, le courant nous entraînant dans la fosse de Loix. Xavier reprend la barre, l'asymétrie est bordé au maximum. Le RM suit sans discuter.

Ce biquille moderne à triple bouchain, dessiné par Marc Lombard et construit en procédé Strongwood (autrement dit en contreplaqué-époxy) par le jeune chantier rochelais Sysba Marine, se présente comme une sorte de «monoma-

ran». Carène large et tendue de 10,50 mètres sur près de 4 mètres, grande longueur de flottaison, rouf court, déplacement léger doté de ballasts latéraux, carlingue en fonte formant lest intérieur dans lequel viennent s'encaster deux ailerons de quille profilés équipés de longs saumons, énormes volumes de rangement, véritable local technique arrière, grément de cotre à fente et généreuse grand-voile lattée : aucun doute, la formule est originale, mieux, audacieuse. Elle entend satisfaire un programme de croisière performante tout en promettant un échouage facile, ce qui tient un peu de la quadrature du cercle pour un monocoque.

Dans le vaste cockpit, peu abrité du vent en dépit de la hauteur du rouf, le petit nordet commence à pincer. A l'intérieur, en revanche, il fait presque trop chaud. Le chauffage au fuel à air pulsé est une option d'une efficacité stupéfiante dans cette coque en bois, aux volumes pourtant généreux.



Grâce aux grandes surfaces de Plexiglas sur le rouf, la vue panoramique est imprenable.



COCKPIT : 8/10

Immense et totalement ouvert sur l'arrière, le cockpit est doté de rangements intelligents : radeau de survie sous le surbau, grand coffre arrière accueillant annexe, hors-bord et mouillage léger, dont le capot bascule pour former une jupe, coffres latéraux pour les défenses et les bouteilles de gaz, etc. La barre franche donne au barreur une position avancée, et donc protégée, mais il lui sera difficile de se caler le dos contre l'hiloire.



PLAN DE PONT : 8/10

Avec son rouf court, sa vaste plage avant, ses larges passavants dégagés par le gréement à fente, le pont autorise une circulation d'autant plus facile que la peinture antidérapante est très efficace.

Nous sommes tous les quatre sur le pont. Le vent est tombé, le spi a été rentré, et nous progressons tranquillement au moteur. Les 20 chevaux du Volvo Penta Saildrive à hélice tripale repliable restent discrets et nous donnent 5 nœuds à 2200 tours, ce qui suffit amplement, d'autant que la tourelle demeure invisible quand le GPS nous assure que nous devrions n'en être qu'à 100 mètres. Soudain, la masse sombre des Ilattes se détache sur le ciel noir. Nous infléchissons la route au 280° compas.

Un croiseur cohérent

Nous longeons la digue de Loix, tentant de trouver la première bouée tribord du Bûcheron, qui n'est pas éclairée. L'alignement demeure bien entendu invisible – il fallait s'y attendre. Je redescends les quatre marches de la descente. Elles sont bien conçues, ni trop raides ni trop larges. A la table à cartes, la lumière de l'ampoule montée sur un flexible est suffisamment faible pour ne pas m'éblouir, mais il est quand même illusoire, de cette espèce de timonerie où on bénéficie de jour d'une vue imprenable et panoramique sur la mer, d'espérer pouvoir prendre des relevés sur des feux, la nuit. «Ça y est, je crois que j'ai le feu postérieur de l'alignement de Trousse-Chemise, crie Xavier. Mais ce

n'est pas bien net : il y a de la brume.»

Le RM commence à tanguer doucement. C'est un signe qui ne trompe pas : la houle du large contourne la pointe des Baleines et vient creuser sur les hauts-fonds sableux du banc du Bûcheron. Le sondeur indique quatre mètres. Ne parvenant pas à juger clairement si nous sommes dans le secteur renforcé, nous serrons la digue de Loix, sur bâbord. Là, je sais qu'il y a de l'eau. Normalement, nous devrions trouver une perche verte, mais nous ne la verrons jamais. Sur bâbord, l'alignement au 235° qui mène vers Ars-en-Ré commence à apparaître, bien noyé dans la brume. Ah, voilà la perche rouge dans le faisceau du projecteur. L'étrave bascule au nouveau cap, nous longeons la plage, dépassons la cale de la Patache. Un corps-mort libre nous tend les bras. Nous nous y amarrons, coupons le moteur, rangeons le pont et nous réfugions tous les quatre dans le douillet confort de l'intérieur.

Contre le bordé, à gauche de la table à cartes, il faut donner un coup de torche vers le tableau électrique pour repérer l'affectation des interrupteurs. Nous éclairons le carré, les spots donnent une lumière

re généreuse. Ils allument des reflets chauds sur les barrots vernis qui se détachent sur le plafond du rouf laqué blanc. Xavier s'installe devant la cuisinière trois feux et prépare un poulet cocotte. Sur un autre feu, il met de l'eau à bouillir pour les pâtes fraîches. Aucun souci pour le gaz. Au port, avant de partir, nous avons eu l'occasion de découvrir les deux magnifiques bonbonnes de 6 kilos qui sont stockées dans une soute spéciale, à l'arrière tribord du cockpit. Voilà un détail qui n'a l'air de rien, mais qui apporte un gros avantage en croisière. A quatre, on doit pouvoir bénéficier de quatre mois d'autonomie en gaz... Avec les réservoirs d'eau-ballasts de deux fois 340 litres, les 100 litres de fuel et les trois batteries (deux de 110 et une

de 60 ampères), le RM 10.50 est un croiseur cohérent et autosuffisant.

Avec Gilles et Jean-Claude, nous nous gênons pour retirer nos cirés. Le RM a beau bénéficier d'une largeur étonnante, le volume disponible en avant de la descente et devant la table du carré en contrebas est plutôt compacté. Du coup, s'installer autour de la table et surtout gagner le très vaste lit breton qui occupe tout l'avant du bateau impose une sorte de reptation assise un peu fastidieuse à l'usage.

A l'extérieur, une brume épaisse a tout avalé. Le dîner est joyeux, le coucher rapide. Jean-Claude, l'heureux propriétaire, s'installe dans la grande cabine arrière, garnie d'une immense couchette double. Xavier choisit une des bannettes de quart, au-dessus des banquettes du carré. Le tirant de cadènes de bas-haubans forme un barrot au niveau de son bras, mais il déclare d'un ton définitif que ça n'est pas gênant. Gilles choisit l'autre bannette et je me réserve l'énorme couchette avant. La nuit est bénie. Sauf que, vers quatre heures du matin, un ploc sur l'enveloppe de mon duvet me tire d'un rêve de tropiques. Rien de grave, ce ne sont que des gouttes de condensation qui tombent du plafond. Cette condensation prend pourtant des proportions importantes. Par ce temps froid et très humide, ce bateau en bois, bien chauffé, manque du minimum d'aération. Il n'y a ni aérateur ni dorade.

Le lendemain matin, vent de Nord-Est de 15 nœuds glacial, le fier d'Ars est toujours aux abonnés absents, mangé par la brume. Au compas, nous gagnons le banc de sable qui s'étend entre la Patache et la rivière des Portes. Les saumons touchent, le RM se pose parfaitement à plat, mais s'appuie rapidement sur son safran, garni d'un fort aileron en carbone, conçu justement pour





CARRÉ : 6/10

L'interruption du rouf limite la hauteur sous barrots vers l'avant et la table à un seul abattant n'autorise pas une circulation aisée dans ce carré en «U». Pourtant, il accueille aisément six personnes et on y bénéficie d'une bonne vue sur la mer par les hublots de coque. Les deux bannettes superposées sur chaque



bord constituent de très agréables couchettes de mer (2 mètres x 0,70 mètre) qu'il faudra garnir de toiles antiroulis. Sous ces bannettes comme sous les banquettes, on trouve des rangements à profusion. En revanche, il manque des équipements-bibliothèque.

TABLE À CARTES : 7/10



Les grands gabarits disposent d'un espace longitudinal limité dans ce coin navigation où l'on peut aisément se caler à la gîte pour travailler sur la table à cartes grand aigle. On y trouvera de très nombreux rangements, mais le panneau porte-instruments est de surface modeste.

CABINE AVANT : 8/10



Très vaste, le lit breton dispose de deux grandes penderies de chaque bord. Un capot de pont (le jour) et deux spots (la nuit) donnent toute la lumière nécessaire. Sous les matelas, des volumes de rangement immenses ne devront pas être trop remplis, sous peine de pénaliser le bateau.

supporter cette charge. L'assiette est alors inclinée de 6 degrés sur l'arrière et le RM se tient confortablement, assez haut perché sur ses quilles, mais très stable grâce à ses longs saumons. Cette facilité d'échouage confère au biquille un atout extrêmement séduisant.

Reste à savoir ce que vaut la bête sous voiles. Nous aurons l'occasion de nous en rendre compte dès le lendemain. Après avoir hissé facilement l'immense grand-voile lattée – proposée en option et dotée d'un fort rond de chute, elle impose la présence de deux patacas volants –, nous déroulons le géniois de taille modérée et sortons du fier accompagné par des escadrilles de canards. En face de Trousse-Chemise, après avoir profité d'un virement pour remplir le ballast au vent, l'asymétrique est envoyé et le géniois roulé. Le vent réel atteint à peine les 10 nœuds, le vent apparent sur l'avant du travers est de 6,5 nœuds et la vitesse mesurée au GPS dépasse 7 nœuds ! Après la facilité d'échouage, la deuxième partie du programme paraît donc parfaitement remplie : avec son excellent rapport voilure/déplacement et ses quilles astucieusement angulées, ce RM est un croiseur très rapide... A condition de ne pas profiter de ses immenses rangements pour le surcharger.

Un biquille original et efficace

Pour descendre vers le pont de Ré, nous nous retrouvons au près serré. Le gréement à fente permet de bien rentrer le point de tire de géniois. Le vent a fraîchi à 11-12 nœuds réels. Nous tirons un bord de recentrage devant Saint-Martin. Soudain la barre devient dure et le RM se met à gîter excessivement : nous avons oublié de transférer l'eau du ballast avant de virer et c'est le réservoir sous le vent qui est rempli. Nous revirons, ce qui, à deux dans le cockpit, demande pas mal de travail, la grand-voile à grand rond de chute imposant de s'occuper des deux bas-taques-patacas de tête, tout en réglant ladite grand-voile, dont la longue barre d'écoute se trouve en fond de cockpit derrière le barreur.

Cette fois, c'est le bon ballast qui est plein, la barre est plus douce et la gîte modeste. En baie de La Rochelle, nous sommes au près serré. La brise est montée à 15 nœuds. Vitesse 6,3-6,5 nœuds. Le RM encaisse les claques en s'inclinant jusqu'à se stabiliser sur son troisième bouchain avant d'accélérer. Il faut le contrer à la barre, ou choquer du chariot de grand-voile, sinon, c'est la grand-voile qui gouverne le bateau, le rendant un peu trop ardent. En tout cas, nous n'avons aucun mal à doubler tout ce qui flotte ce jour-là en baie.

Quelques jours plus tard, nous sommes cinq à bord pour une croisière d'un week-end jusqu'à Rochefort et retour. Le vent d'Ouest est établi autour de 18

CABINE ARRIÈRE : 8/10



Située à tribord, la cabine «propriétaire» offre à la fois la hauteur sous barrots, une grande penderie, de nombreux équipements, une très vaste couchette double sous laquelle on trouve des coffres ventilés, un hublot arrière et un capot de rouf qui donnent à la fois lumière et aération.

CUISINE : 8/10



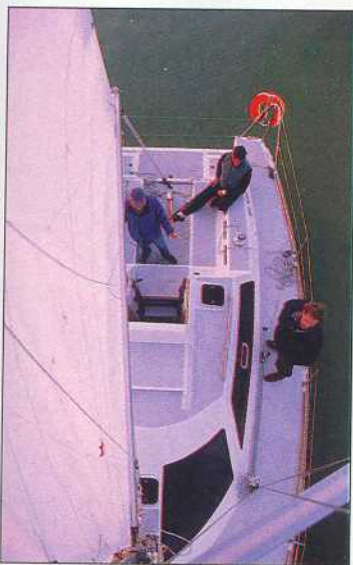
En «U» face à la route et séparée du carré par une demi-cloison, surélevée et offrant une vue imprenable sur la mer, la cambuse comprend un réchaud trois feux avec four, un vaste évier avec eau chaude et froide sous pression, un réfrigérateur et des rangements garnis de casiers.

TOILETTES + LOCAL TECHNIQUE : 8/10

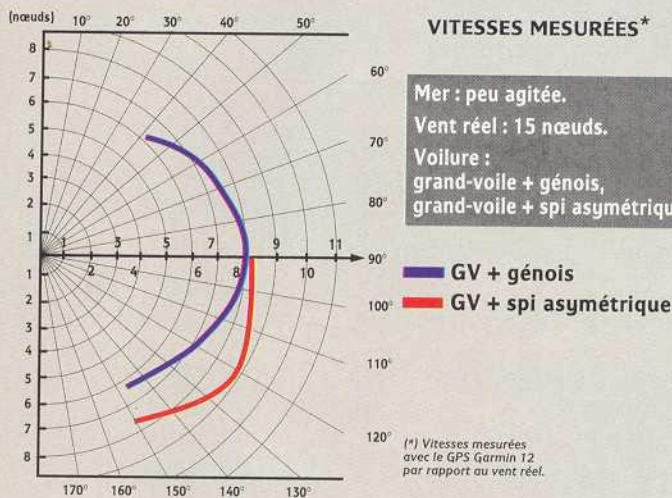


Bonne hauteur sous barrots et volume conséquent, eau chaude sous pression à la douchette du lavabo qui sert aussi pour la douche, lumière et aération par un petit capot, ce compartiment serait parfait s'il ne servait aussi d'accès au très vaste et très pratique local technique.

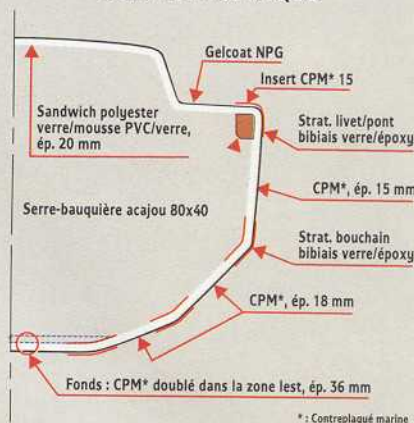
RM 10.50 Les chiffres de Voiles et Voiliers



L'angulation des barres de flèche assure une bonne tenue au mât.

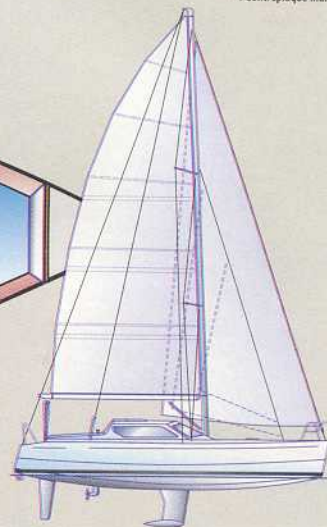
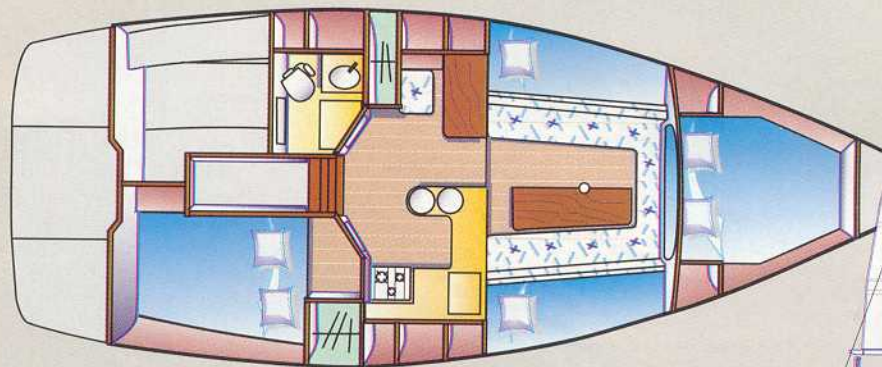


COUPE DE LA COQUE



* : Contreplaqué marine

Plans François Chevalier - Infographie GRAPHISTOILES



Coefficient prismatique : 0,501.
Moment de redressement maximal : 4,5 t x m à 50°.
Pourcentage de lest : 50,7 %.
Volume total de rangement : 14 057 l.
Capacité carburant : 100 l.
Capacité eau douce : 2x 340 l.
Jauge : 13,58 tonneaux.
Volume intérieur de la coque : 46 m³.

PRIX ET OPTIONS

Prix standard :
version cotre avec Volvo 20 chevaux
- Biquille : 740 000 F.
- Quille relevable : 790 000 F.

Principales options.
• GV maxi 42 m², pataras largables : 6 030 F.
• Spi asymétrique + gréement : 14 775 F.
• Eau chaude sous pression : 6 030 F.
• Circuit 220 v avec chargeur : 8 325 F.
• Guindeau électrique : 12 494 F.
• Moteur 30 ch (suppl.) : 10 000 F.
• Hélice tripale repliable (suppl.) : 8 200 F.
• Batterie 110 v supplémentaire : 1 310 F.
• Chauffage Eberspacher : 20 875 F.
• Mise à l'eau, mâtage : 3 000 F.

Prix du bateau essayé : 821 039 F.

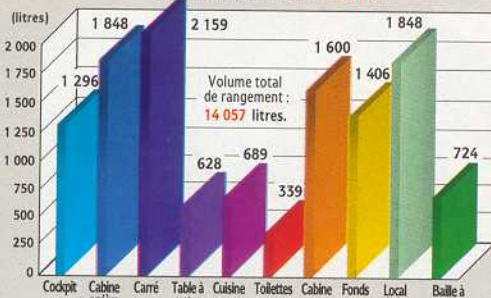
POINTS FORTS

- Silhouette originale.
- Construction légère et solide.
- Performances.
- Facilité d'échouage.
- Volumes de rangement.

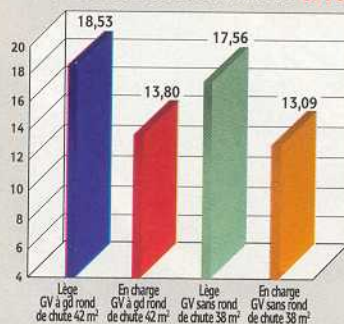
POINTS FAIBLES

- Absence d'aération.
- Hauteur sous barrots réduite vers l'avant.
- Circulation peu pratique autour de la table du carré.

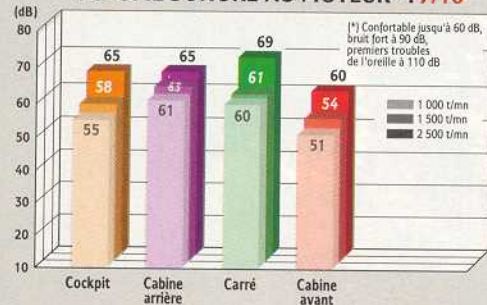
VOLUMES DE RANGEMENT : 9/10



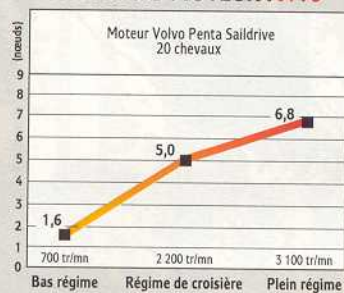
SURFACE DE VOILE AU PRÉS/DÉPLACEMENT : 8/10



VOLUME SONORE AU MOTEUR* : 7/10



VITESSE AU MOTEUR : 7/10



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES COMPARÉES

	RM 10.50	ETAP 34 S	OVNI 34S	SUN ODYSSEY 36.2
Longueur	10,50 m	10,25 m	10,60 m	10,65 m
Flottaison	9,80 m	9,07 m	9,00 m	9,30 m
Largeur	3,90 m	3,45 m	3,60 m	3,75 m
Tirant d'eau	1,60 m	1,45/1,85 m	0,65/2,05 m	1,40/1,90 m
Voilure	78 m²	63 m²	64 m²	58 m²
Déplacement	4,00 t	5,00 t	5,00 t	5,30 t
Couchettes	6/8	4/6	6	4/6
Matériau	CPE	PL	AL	PL
Architecte	Lombard	Mortain/Mavrikios	Joubert/Nivelt	Fauroux
Chantier	Sysba Marine	Etap Yachting	Alubat	Jeanneau
Prix ttc	740 000 F	651 640 F	808 000 F	708 800 F

Architecte : Marc Lombard.

Constructeur : 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.

O.P.

nœuds. Nous commençons par un louvoyage viril sous grand-voile à un ris et génois. En jouant sur les ballasts et le rappel de l'équipage, nous parvenons à tenir la carène à plat – ce qu'elle préfère – et tenons les 80 degrés d'un bord sur l'autre. Dans ces conditions, le RM passe en force à 6,4 nœuds sans ralentir et sans trop mouiller dans le clapot, en dépit de sa carène large. Après une demi-heure de ce régime, nous abattons vers la pointe Sud de l'île d'Aix. A 90 degrés du vent apparent, l'asymétrique nous tire à 9,4 nœuds, mais des rafales à plus de 20 nœuds et la houle de travers nous emmènent plusieurs fois au lof, sans mauvaise surprise, il faut le préciser. Un peu plus abattu, le RM ne demande qu'à planer.

Le lendemain, le retour est nettement plus musclé. Des grains sont passés dans la matinée et la brise d'Ouest reste établie autour de 25 nœuds. Nous progressons au près sous deux ris et trinquette. A peine dégagés de l'île d'Aix, le bateau tape sèchement dans le clapot chaotique, la vitesse tombe à 5,5 nœuds. Mais, dès que les vagues s'ordonnent, elle remonte à 6,2-6,5 nœuds pour 90 degrés d'un bord sur l'autre. A cinq dans le cockpit, chacun s'installe sur la large hiloire aux côtés du barreur, plus à l'aise avec le stick. On est alors bien assis, mais peu abrité des embruns et pas du tout du vent froid.

En régate, dans ces conditions plutôt sportives, on porterait la grand-voile à un ris seulement (qui serait équivalente en surface à la grand-voile sans rond de chute livrée en série), chariot largement débordé et un solent. A noter quand même qu'en croisière, cette allure ne sera pas de tout repos, en raison des réactions plutôt vives de ce déplacement léger. Mais elle sera étonnamment rapide pour un biquille qui réussit à être à la fois original, pratique, efficace et moderne. Autant de qualités qui justifient son prix.