



UN VOILIER DE GRAND VOYAGE PEUT ÊTRE RAPIDE
ET PLAISANT SOUS VOILES !

Deux quilles pour

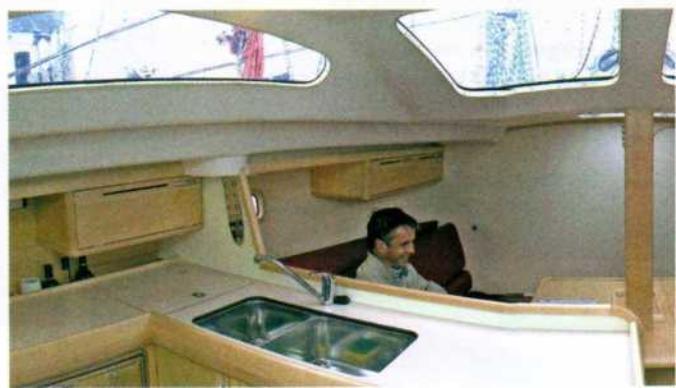
RM, c'est l'histoire d'un concept qui marie biquille, construction en CP/époxy et rouf panoramique. Volontiers qualifiés de 4x4 des mers, ils sont prêts à tous les programmes sans sacrifier confort ni performances. Le RM 1200, présenté au dernier Grand Pavois, a su s'inspirer du très réussi 1050, un peu juste pour le grand voyage en famille.

Texte EMMANUEL VAN DETH - Photos JEAN-YVES POIRIER

En 1989, un plan de Bruno Devriese crée la surprise : avec le 900, la saga RM est en route ! Ce biquille à bouchains, construit à quarante-neuf exemplaires, se paye même le luxe de remporter la Semaine de La Rochelle en 1990. Depuis, les chantiers des RM ont connu des fortunes diverses, mais les bateaux, eux, sont toujours là. Le 800, lancé en 1993, scelle le début d'une fructueuse collaboration avec Marc Lombard. Signalons aussi le 550, un petit cat boat resté confidentiel. L'architecte dessinera ensuite le 1050 (voir essai dans LN 323), toujours au catalogue du chantier. Ce dernier, Fora Marine, a pris ses aises depuis que les catamarans Nautitech sont produits sur un autre site. Tant mieux : quinze RM devraient être construits cette année.

Le temps à grains de ce mois d'avril ne nous rebute pas : on sent dès le premier pied à bord que le RM 1200 ne craint pas la brise. 20 nœuds de sud-ouest, pluie battante, le Yanmar de 40 chevaux est mis en route. Le chantier propose habituellement un Volvo de 39 chevaux. Facilement accessible, la mécanique profite aussi d'une excellente insonorisation. Les lourds nuages qui

masquent la ligne d'horizon nous invitent à prendre un ris. À l'instar du 1050, toutes les manœuvres sont en pied de mât. Moins d'accastillage, moins de longueur de bout et moins de frottements : les avantages sont évidents et pourtant difficiles à défendre quand la mode est aux prises de ris automatiques. Les grands balcons offrent une parfaite sécurité aux équipiers, même par forte gîte. Attention aux deux hublots frontaux, très glissants par temps humide. La plage avant et les passavants, bien dégagés (haubans et bas-haubans sont bien écartés), garantissent une bonne circulation. Bravo pour les mains courantes mixtes bois/innox. Elles sont aussi efficaces que jolies. L'antidérapant, lui, mériterait d'être un peu plus accrocheur sous la botte... Le cockpit, complètement ouvert, offre une ergonomie très étudiée. Un point à revoir : le cale-pied en inox n'est pas assez proéminent pour assurer un bon calage. Le chantier propose en option un tableau arrière basculant. Les bancs à deux niveaux sont exempts de tout accastillage pour des assises confortables alors que le retour d'hiloire, contre le rouf, est utilisé comme support des winches des voiles d'avant. Une disposition déjà remarquée sur le Gib'Sea



BIQUILLE, BOUCHAINS VIFS ET
HUBLOTS FRONTAUX :
LA RECETTE RM.



RM 1200

des idées neuves

364 et le Foxy 40. Les chapeaux d'hiloires rapportés qui font office de vide-poches géants ou de bailles à bouts sont très pratiques. La barre franche n'entrave pas l'accès à l'arrière du cockpit, qui compte quatre grands coffres et la barre d'écoute. Celle-ci reste à portée du barreur mais il sera contraint de croiser les mains. Mieux vaut donc installer confortablement un équipier derrière.

Un biquille rapide et raide à la toile

Par ce temps à claques, il est à peine nécessaire de choquer. Le RM 1200 est raide à la toile et ne montre aucune velléité à partir au lof. Mieux, la barre reste douce et le winglet fixé à l'extrémité du profond safran semble retarder le décrochage en cas de forte gîte. À 45 degrés du vent réel, la vitesse moyenne est de 7 nœuds, et la coque ne tape que rarement malgré le clapot et une petite houle résiduelle. Lors des virements de bord, la trinquette montée sur enrouleur gêne le passage du génois, mais ce désagrément ne saurait éclipser les avantages évidents du gréement de cotre en grande croisière: voiles préservées,

DES EMMÉNAGEMENTS CONÇUS POUR NAVIGUER.
EN PRIME : UNE VRAIE VUE PANORAMIQUE.



manœuvres faciles, sécurité. Des bastaques volantes sont prêtes à soulager le mât et à raidir le bas-étai dès que la trinquette est déroulée. Au portant, la coque affiche une excellente glisse et un sillage très propre. Le fond de houle suffit à produire des petits surfs à près de 9 nœuds. Décidément, l'image du biquille poussif à l'anglaise est un lointain souvenir!

On franchit la descente dont le panneau escamotable disparaît en un clin d'œil (voir encadré page 51). Trois marches bien incurvées conduisent à des aménagements

le constructeur Martin Lepoutre



Né le 26 mai 1956, Martin Lepoutre est diplômé de l'EDHEC de Lille. Il crée deux entreprises dans le Nord de la France et devient cadre dirigeant dans diverses sociétés. En 1999,

il est nommé directeur marketing et commercial chez Dufour, une occasion unique de se familiariser avec la production de voiliers en série. L'arrivée de Del Prado dans le capital du chantier rochelais l'éloigne pour un an du nautisme et de La Rochelle... jusqu'à ce jour de novembre 2002 où Martin se retrouve à la tête du chantier qui fabrique les RM. Il s'associe pendant deux ans à Nautitech, recentre la gamme sur le 1050, finalise le 1200 et prépare un 880 très attendu.

clairs, fonctionnels dont la finition est très nettement supérieure aux premiers modèles. Toute la partie centrale du bateau est surélevée pour profiter d'une vue panoramique. Pour ceux qui naviguent dans les mers chaudes, le chantier Fora Marine propose des grilles de protection pour les hublots. Ainsi, les rayons solaires verticaux ne pourront transformer le carré en étuve. En revanche, par temps humide, l'aération est insuffisante faute de dorades ou de hublots ouvrants verticaux.

Du point de vue technique, les planchers rehaussés sont une aubaine pour les réservoirs (640 litres d'eau et 150 de gazole), idéalement centrés. La hauteur sous barrot (1,87 mètre au pied de la descente, 1,73 mètre à l'avant

du carré) reste partout confortable. Malgré les multiples différences de niveau, la circulation est aisée: les passages de portes, larges de 43 cm, y sont pour quelque chose. Même s'il manque une ou deux mains courantes pour se tenir à la gîte, il faut bien reconnaître que les emménagements sont très réussis.

Des emménagements très réussis

À bâbord, la cuisine en U, parfaite pour mitonner des petits plats en mer, fourmille de rangements. L'ouverture supérieure du frigo est complétée par deux tiroirs réfrigérés. Le réchaud, un peu proche du pont à la gîte bâbord amures, est coiffé d'une hotte. La table à cartes n'a rien à envier à la cuisine. Elle est grande (56 x 103 cm), dispose d'une découpe pour caler un ordinateur portable et d'un porte-documents. Tout le circuit électrique est facilement accessible. Grâce à une autre découpe (pour les pieds cette fois-ci!), le navigateur peut se caler si la gîte reste raisonnable tribord amures.

Le carré est constitué de deux banquettes. La plus grande, en L sur bâbord, est de dimensions suffisantes pour recevoir quatre personnes. Il manque juste un dossier pour que le convive adossé à la cloison soit bien installé. Il suffit de déplier la table, qui mesure alors 1,10 x 1,10 m, pour accueillir les invités. Chaque banquette est surmontée d'une couchette de mer. L'unique cabinet de toilette cache une penderie à cirés idéalement placée puisque proche de la descente.

Sous le cockpit, on découvre un immense local technique. On y accède par les WC, certes, mais l'absence d'ouverture vers le cockpit est un plus pour la sécurité dans le très gros temps. Tous les organes vitaux du RM 1200 sont à portée de main. Un avantage évident pour la maintenance. Deux bannettes peuvent être installées contre le bordé, portant la capacité de couchage à dix personnes. Une option inutile selon nous.

Construction

Le RM 1200 est construit sur moule mâle (1). Les panneaux prédécoupés numériquement (couples et bordés) sont saturés d'époxy. Ils forment une coque à triple bouchain. Chaque liaison est recouverte de tissu. Le client peut opter pour un bouclier kevlar qui protège toute la coque (8096 euros). Une option à recommander à ceux qui veulent aller chatouiller les glaces. Le pont est en polyester contremoulé (2). L'imposante structure en acier galvanisé qui supporte les deux quilles en fonte est d'une solidité à toute épreuve: les RM sont vraiment prévus pour s'échouer.



La revue de détail

PIED DE MÂT

LES MANŒUVRES RESTENT EN PIED DE MÂT. UN CHOIX JUSTIFIÉ EN CROISIÈRE QUI PERMET DE LIBÉRER ROUF ET COCKPIT. LES BALCONS ASSURENT UNE EXCELLENTE PROTECTION. ATTENTION AUX HUBLOTS FRONTAUX, GLISSANTS PAR TEMPS HUMIDE.



CUISINE

RIEN DE MIEUX QU'UNE FORME EN U POUR CUISINER EN MER. PHILIPPE HARLÉ EN ÉTAIT DÉJÀ CONVAINCU IL Y A TRENTE ANS! LES RANGEMENTS SONT TRÈS NOMBREUX ET LE RÉFRIGÉRATEUR DE 130 LITRES AUX MULTIPLES OUVERTURES EST UNE VRAIE TROUVAILLE.



TABLE À CARTES

BIEN INSTALLÉ DANS LE SENS DE LA MARCHÉ, LE NAVIGATEUR NE TROUVERA RIEN À REDIRE... SAUF PAR FORTE GÎTE TRIBORD AMURES. POUR PROFITER DE LA VUE VERS L'AVANT, IL FAUT SE LEVER. CELA RESTE QUAND MÊME PLUS PRATIQUE QUE DE SORTIR! ENCORE UN BON POINT POUR LES DOSSIERS SUSPENDUS.



Reste les deux confortables cabines. Claires, aérées par des panneaux de pont, elles font la part belle aux rangements et chacune dispose d'un siège, bien pratique pour s'habiller sans se cogner la tête. La couchette avant mesure 2 mètres de long. Sa largeur est de 1,41 mètre à la tête et de 0,83 mètre au pied. À l'arrière, le matelas est de même longueur, mais logiquement un peu plus généreux pour les pieds des dormeurs.

Certes un peu plus cher que ses concurrents en polyester, le RM 1200 a toutefois de solides arguments à faire valoir auprès des candidats à la grande croisière. Solide, marin, confortable, échouable, simple à manœuvrer... Pas facile de le prendre en défaut! Ses 12 mètres lui offrent une ligne plus fluide que celle du 1050, son petit frère, plus rustique et anguleux. Une incontestable réussite.

Voir les adresses utiles page 83



Astucieux panneaux de descente

Les panneaux de descente sont encombrants: on sait rarement où les ranger. Le chantier allemand Dehler s'est penché sur le sujet avec un certain succès alors que Wrighton, sur son Biloup 36 équipé d'un rideau d'aluminium, ne nous avait pas convaincus (voir essai dans LN 392). Les panneaux de descente escamotables ne se résument pas à un caprice d'ingénieur têtu, ils ont également des conséquences sur l'ergonomie de la descente. Les règlements accordent en effet un surbau inférieur de 18 cm si les panneaux de descente restent en place. Une idée bien exploitée par RM, qui présente sur son 1200 des panneaux pliants très faciles à manipuler. Bravo!

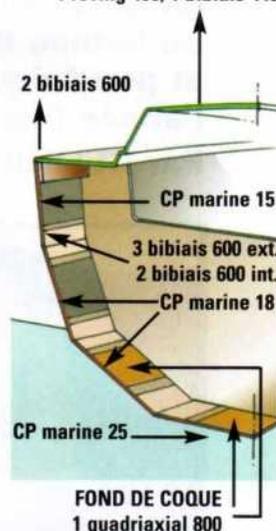


TREMPÉS, MAIS HEUREUX!
NOTEZ LE RÉGLEUR DE GRAND-VOILE, INSTALLÉ À L'ARRIÈRE.
LE DIAMÈTRE DU CALE-PIED
INOX MÉRITERAIT D'ÊTRE PLUS
IMPORTANT.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur de coque	11,99 m
Longueur à la flottaison	11,28 m
Bau maxi	4,22 m
Tirant d'eau	1,80 m
Déplacement léger	6,80 t
Lest	2,70 t
Surface de grand-voile	46,50 m ²
Surface de génois	46,00 m ²
Surface de trinquette	24,00 m ²
Motorisation diesel	39 Ch
Matériau	CP/époxy
Architecte	Marc Lombard
Prix	à partir de 184 800 €

PONT
1 bibiais 440, 1 roving 400,
1 mat 300, mousse pvc 15 mm,
1 roving 400, 1 bibiais 440



CABINES
VOILIER DE PROPRIÉTAIRE, LE RM 1200 NE PROPOSE QUE DEUX CABINES TRÈS SPACIEUSES. ON APPRÉCIE LES ASSISES, SI PRATIQUES À L'HEURE D'ENFILER SON BAS DE CIRÉ, ET LES TRÈS NOMBREUX RANGEMENTS.



TOILETTES/ LOCAL TECHNIQUE
HAUTEUR SOUS BARROT MAXI ET PENDERIE À CIRÉS POUR LE CABINET DE TOILETTE, À TRIBORD DE LA DESCENTE. IL SE

PROLONGE PAR UNE SOUTE IMMENSE QUI FAIT ÉGALEMENT OFFICE DE LOCAL TECHNIQUE. L'USAGE DE TÔLE ANTIDÉRAPANTE DE TYPE INDUSTRIEL COLLE PARFAITEMENT À L'ESPRIT RM.

COUCHETTES DE MER
À L'INSTAR DES « COURSE-CROISIÈRE » DES ANNÉES 1980 QUI NE NAVIGUAIENT PAS UNIQUEMENT LA JOURNÉE, LE RM 1200 DISPOSE DE COUCHETTES DE MER SUR CHAQUE BORDÉ. RESTE À INSTALLER DES TOILES ANTIROULIS POUR POUVOIR DORMIR AU VENT.

