

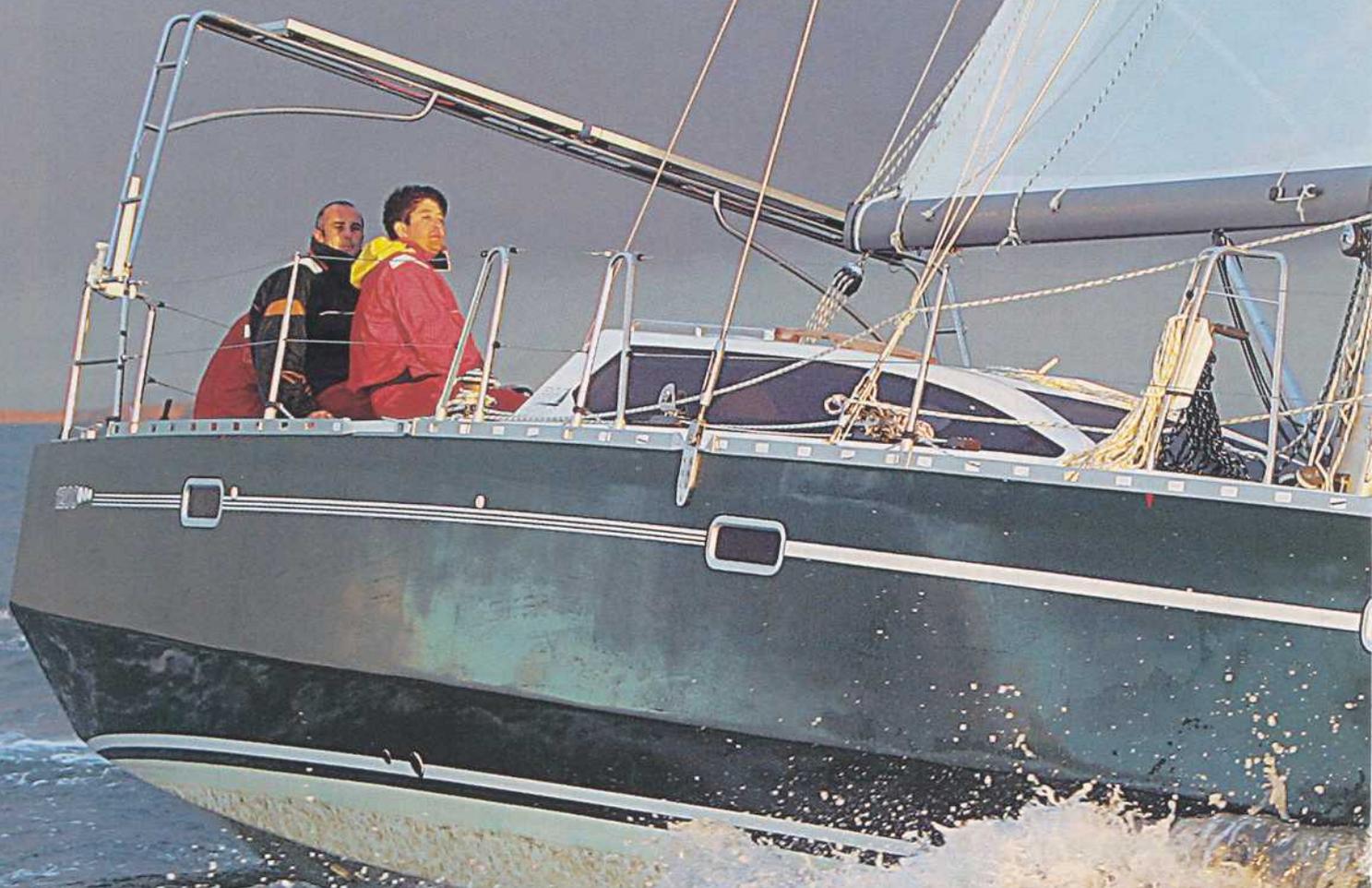
**RM 1200**

# Un biquille pour

*Le grand frère du RM 1050 offre plus de volume et des moyennes flatteuses, synonymes de traversées rapides et confortables.*

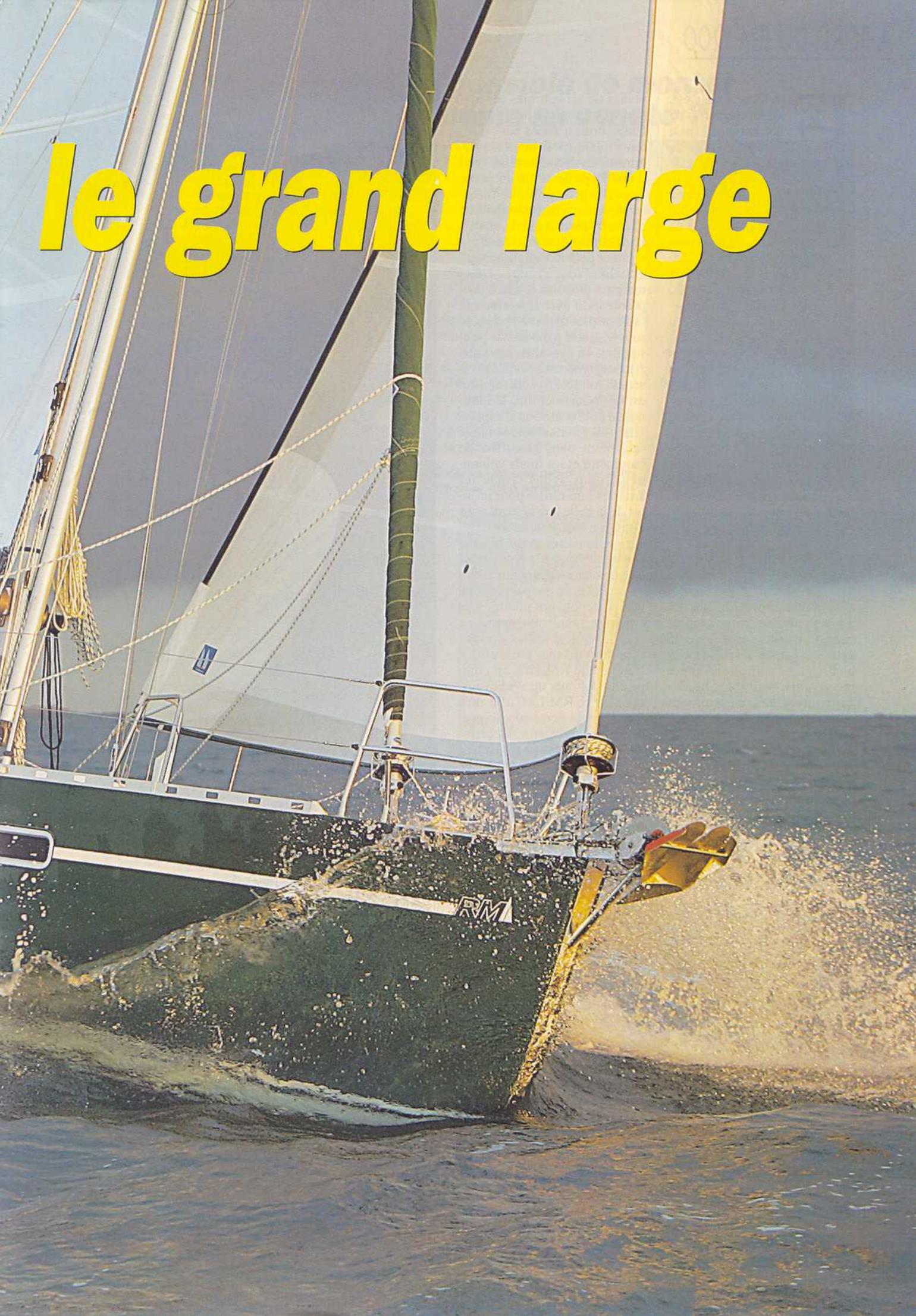
*En 250 milles entre La Rochelle et Belle-Ile au mois de novembre, le RM 1200 a réussi à nous faire rêver des alizés !*

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Jean-Marie Liot.



*Qui a dit que  
les biquilles n'aimaient  
pas le près ?  
C'est à cette allure  
que la quille  
sous le vent est  
la plus efficace.*

# *le grand large*



**E**n tête ! » Ça y est, le mousqueton de la drisse de spi a heurté la gorge de sa poulie en tête de mât. Un équipier bordé à la volée et la bulle asymétrique de 110 m<sup>2</sup> se gonfle avec conviction à la faveur d'une petite brise de 8-10 nœuds au travers. Bien assis sur sa large carène, le RM 1200 gîte peu mais accélère jusqu'à atteindre rapidement 7 nœuds. Le barreur garde machinalement la main sur la belle pièce de lamellé-collé, mais ne l'utilise pour ainsi dire pas car dans ces petits airs, les trois appendices et la stabilité de forme du RM 1200 s'occupent de tout. Le pont de L'île de Ré s'efface dans le sillage et le RM 1200 commence tranquillement à avaler les milles. Avouons-le : c'est plutôt une bonne surprise pour nous qui ne missions pas lourd sur cette brise si légère.

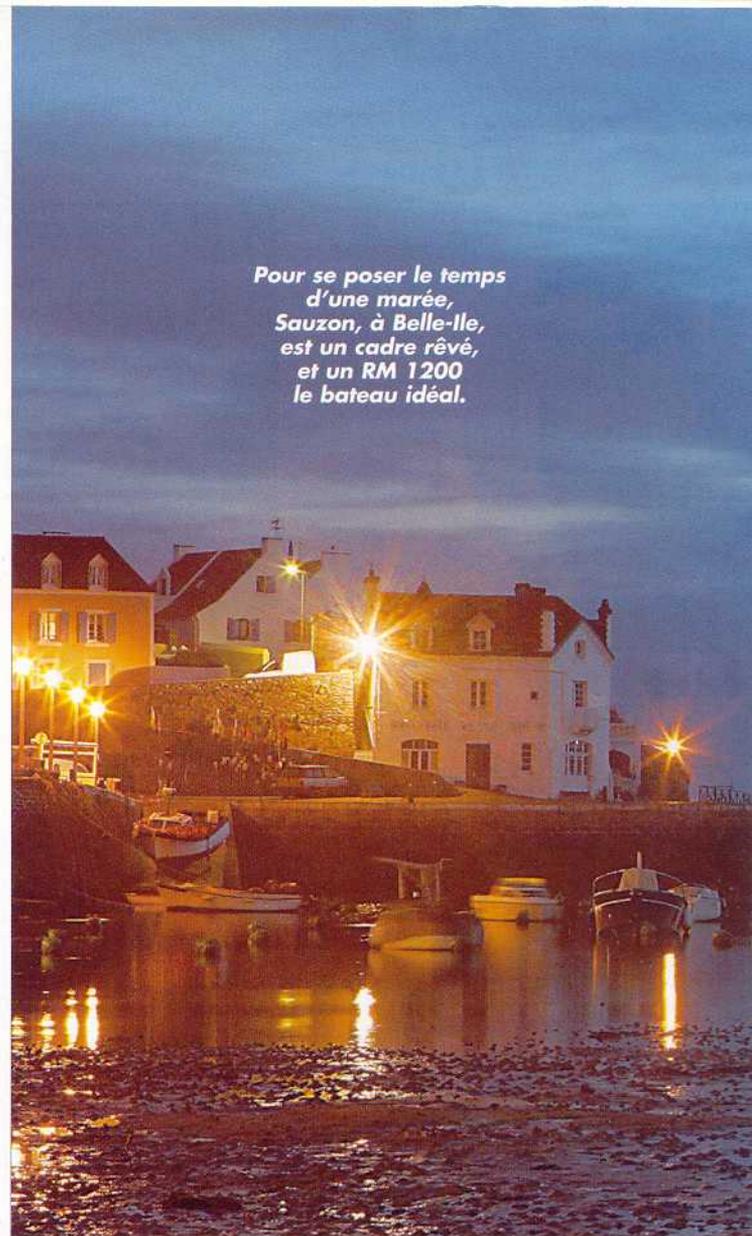
## Un carré exceptionnel

Une bonne surprise de plus devrait-on dire... Car en embarquant ce matin, nous avons déjà apprécié d'emblée la plage avant bien dégagée ainsi que les larges passavants, véritables boulevards sur lesquels on circule sans entrave grâce à des haubans que les immenses barres de flèche (1,94 mètre au premier étage) déportent amplement vers l'extérieur. Nous avons également aimé l'immense cockpit ouvert où la barre franche facilite les déplacements, et dans lequel on ne risque pas de se prendre les pieds dans les drisses, amure et autre hale-bas. Fait rare sur un

voilier de série, toutes ces manœuvres restent en pied de mât. Enfin, nous n'avons pas pu retenir quelques sifflements admiratifs en découvrant, au pied d'une large descente en pente douce, une magnifique plateforme panoramique accueillant à bâbord la cuisine en U, et à tribord la table à cartes d'où le navigateur peut reconnaître amers et balises tous azimuts. Deux marches plus bas, le carré proprement dit avec son immense table de plus d'un mètre de côté sous le grand panneau de pont suscitait un égal enthousiasme. Aménagements dépouillés, boiseries en érable très claires : tout est fait pour accroître la luminosité et la sensation d'espace. Une fois l'avitaillement rangé sans peine dans les coffres de banquette et les fonds volumineux, nous avons largué les amarres sans tarder pour profiter de la belle journée qui nous attend en mer. Pour cet essai hivernal, la météo nous réserve des conditions inespérées : brise légère, soleil et températures clémentes. Aucun coup de vent en vue, nous pouvons pointer sans crainte vers la Bretagne, même si les premiers milles doivent être couverts au moteur. En standard, le RM 1200 est équipé d'un Yanmar de 39 chevaux, mais sur ce RM 1200 n° 2, on a installé, à la demande du propriétaire, un 49 chevaux certes bruyant – l'isolation n'a pas été prévue pour une telle débauche de décibels – mais efficace, qui nous propulse sans forcer à plus de 6 nœuds sur les pertuis. Une fois l'île de Ré débordée, on touche un vent suffisant pour gonfler le spi et entamer un long bord tranquille et rapide.



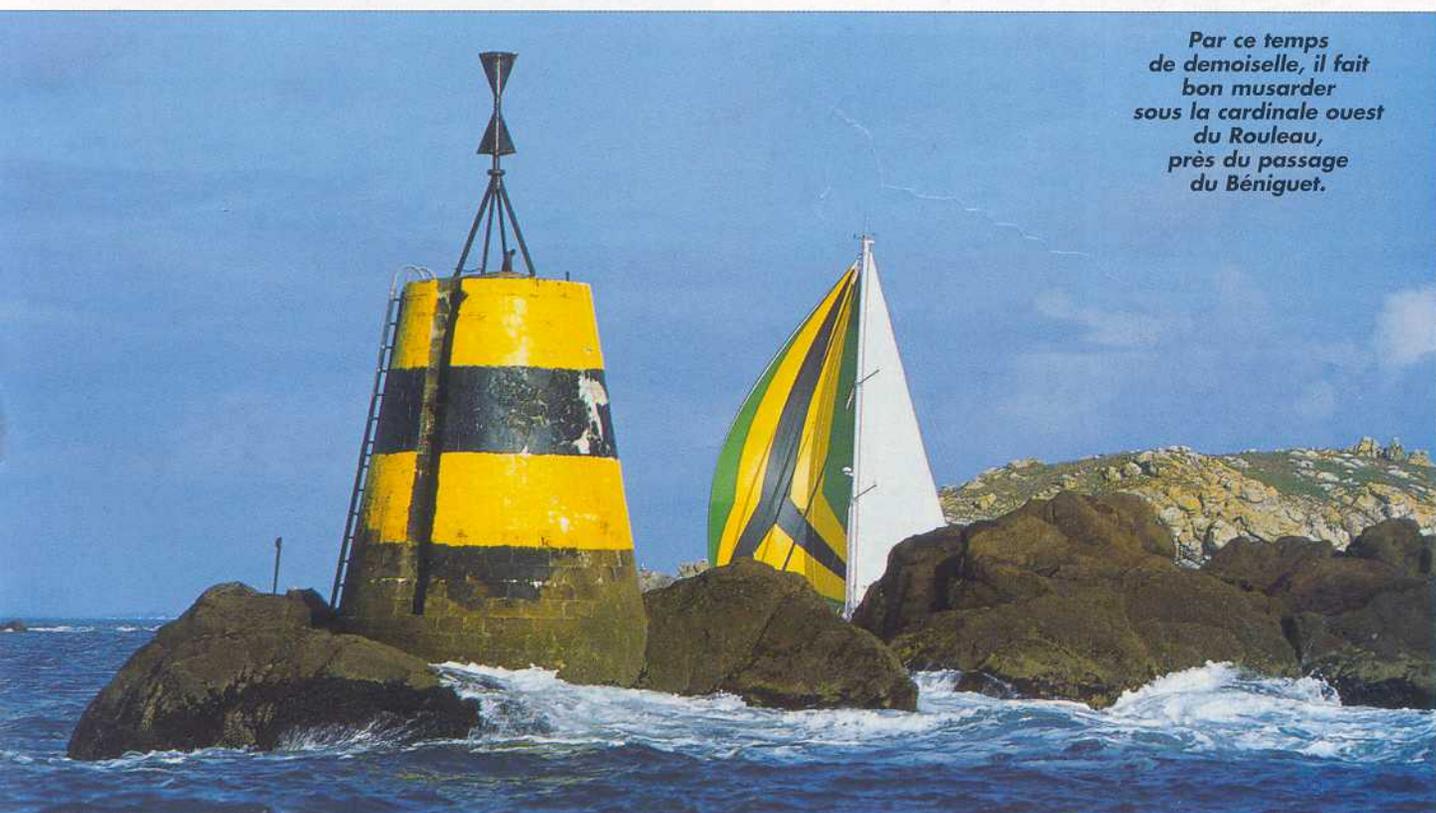
10 nœuds de vent réel suffisent amplement au RM 1200 pour tracer un sillage honorable sous spi, sans solliciter outre mesure les équipiers bien calés dans le vaste cockpit.



Pour se poser le temps d'une marée, Sauzon, à Belle-Ile, est un cadre rêvé, et un RM 1200 le bateau idéal.



Nous avons couvert 250 milles en quatre jours dans un régime de brises modérées d'ouest. Et les triples épaisseurs de polaires prévues n'ont même pas été nécessaires !



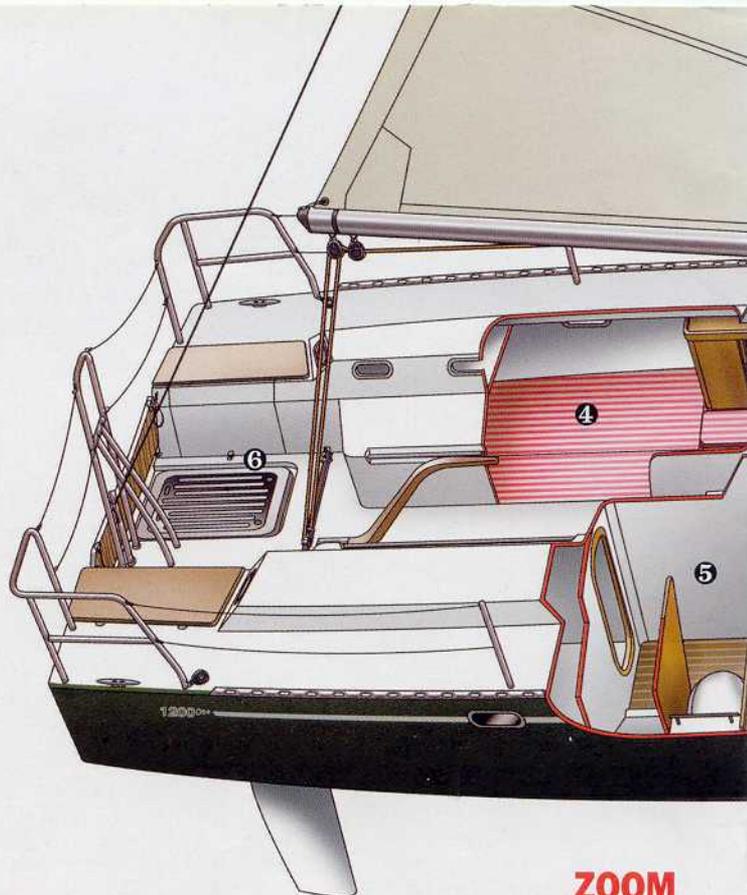
*Par ce temps  
de demoiselle, il fait  
bon musarder  
sous la cardinale ouest  
du Rouleau,  
près du passage  
du Béniguet.*

Après quelques heures en mer, la vie s'organise. Certains choisissent de prendre leurs aises dans le vaste cockpit, calés contre les larges hiloires où l'on range tout ce qui traîne, ou contre les balcons arrière. Les plus frileux préfèrent la plateforme panoramique où ils profitent de la vue sous le soleil que les grands vitrages du rouf laissent entrer à flots. A sept à bord, nous ne nous marchons pas sur les pieds et le RM 1200 se révèle très vite comme un bateau conçu pour vivre en mer. Les estomacs sensibles, qui renâclent généralement à descendre à l'intérieur, ne semblent pas souffrir sous le rouf panoramique qui leur permet de garder des repères fixes à l'horizon. Nul ne songerait à se plaindre si ce bord devait se prolonger pendant plusieurs jours ou plusieurs semaines jusqu'à des latitudes plus douces. Et notre RM ne demande que ça...

## Conçu pour aller loin

Non seulement il a toutes les qualités nautiques pour dévaler les alizés à bonne vitesse, mais tout est prévu pour naviguer loin et longtemps sans escale technique. Bien centrés sous la cuisine et la table à cartes, les réservoirs en inox – dotés d'une grande trappe de nettoyage – contiennent 640 litres d'eau dans trois compartiments dont deux séparés, et 150 litres de gasoil. De quoi voir venir... Pour l'entretien et les réparations, les organes vitaux, traditionnellement difficiles d'accès, sont ici à portée de la main. Dans le local technique situé à l'arrière bâbord, derrière le cabinet de toilette, le pilote et le secteur de barre sont en évidence, de même que le ballon d'eau chaude, fourni en standard, et les filtres à eau, huile et gasoil du moteur. Ce local est en outre idéal pour stocker des outils, des matériaux et pourquoi pas installer un petit établi. Et quand on évoque le circuit de gasoil, comment ne pas remarquer la poire d'amorçage montée en aval du réservoir ? Elle permet d'amener le carburant aux injecteurs en quelques pressions plutôt que de perdre son temps avec le bras minuscule de la pompe à gasoil. Enfin une bonne astuce de grande croisière appliquée à un bateau neuf ! Heureusement, l'heure n'est pas aux galères techniques mais plu-

tôt au plaisir. La nuit nous surprend toujours sous spi et toujours à 6-7 nœuds dans une légère brise au petit large. Nous profitons à tour de rôle des cabines avant et arrière, ainsi que des confortables banquettes du carré et de leurs dossiers convertibles en couchettes. Très pratiques en mer ces couchettes d'appoint, par exemple pour l'équipier ou le navigateur qui veut rester en stand-by. Certes, elles devraient être équipées de toiles anti-roulis pour être utilisées au vent, mais les grands gabarits du bord apprécient leurs 2,15 mètres de longueur. Le vent refuse en milieu de nuit et le spi, facilement affalé, laisse place au génois, qui est monté sur enrouleur au même titre que la trinquette. Nous en profitons pour lofer un peu et maintenons une vitesse honorable jusqu'au Crouesty, terme d'une première navigation rondement menée. C'est là que nous accueillons à bord Edouard Delamare Deboutteville, le jeune directeur technique du chantier Fora Marine et responsable du projet RM 1200. Le grand RM était dans les cartons depuis l'époque du chantier Sysba, où une première version avait été construite en strip-planking sous la direction de Yann Chabaud. Celui-ci a suivi son bébé chez Fora Marine après la reprise en 2002 de la marque RM, et l'a entièrement repensé avec Marc

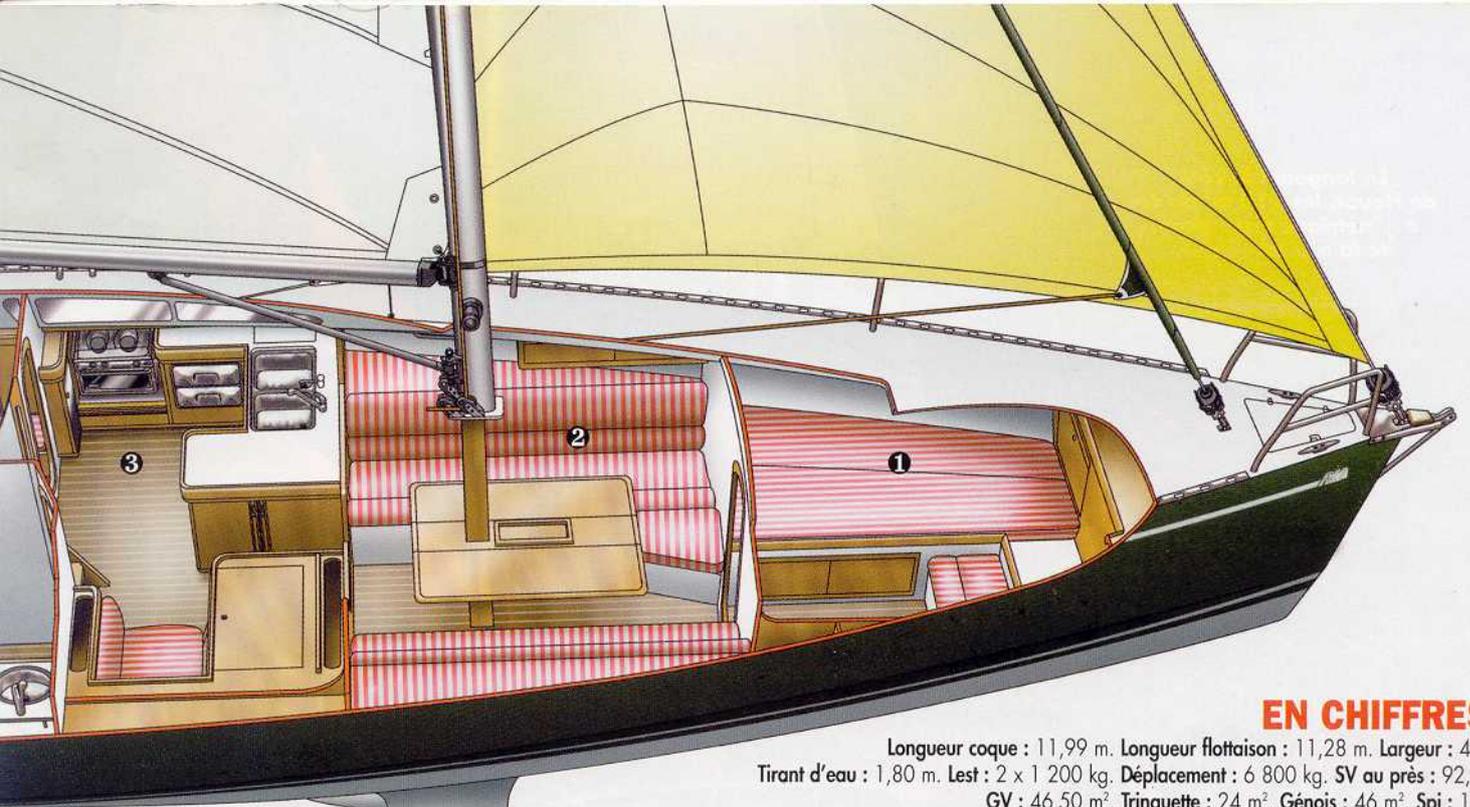


## ZOOM

- ❶ La cabine avant bénéficie d'un grand panneau de pont et de deux hublots de bordé. La hauteur est de 1,75 m, la couchette mesure 2 x 1,44 m à la tête.
- ❷ Dans le carré, on trouve un panneau de pont et deux hublots de bordé. Les couchettes supérieures font 2,15 x 0,74 m à la tête et la hauteur est de 1,76 m.
- ❸ Sur la plateforme, la hauteur est de 1,88 m. Les deux vitrages frontaux font 0,70 x 0,56 m, la table à cartes 1,02 x 0,54 m et le plan de travail 0,80 x 0,46 m.
- ❹ La cabine arrière comprend une vaste couchette (2 x 1,37 m), un hublot et un petit panneau de pont donnant sur le cockpit, ainsi qu'un grand placard.
- ❺ Le cabinet de toilette est très spacieux (2 m de hauteur sous barrots) et équipé d'un WC à siphon (type Lavac) branché sur une cuve à eaux noires de 30 l.
- ❻ Les deux coffres arrière mesurent 1,70 x 1,15 m pour une profondeur maximale de 0,80 m, ce qui leur permet de contenir le spi et les pare-battage.
- ❼ Les quilles en fonte monobloc sont angulées de 15° en latéral et de 1,9° en longitudinal. Elles sont maintenues par des tiges filetées à double écrou.

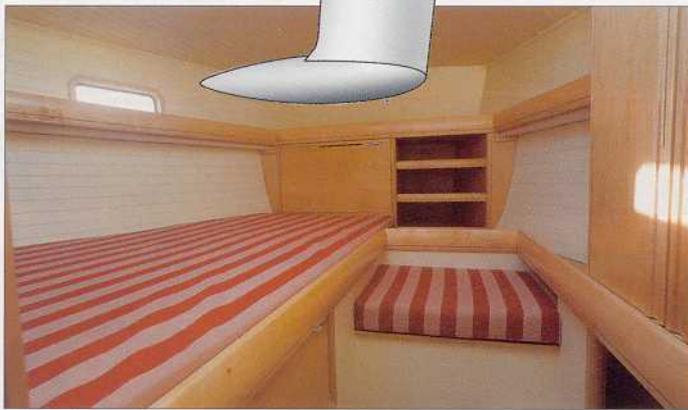


Les boiseries claires, les nombreux vitrages et les aménagements sobres tirent le meilleur parti de cette coque large. Le résultat, c'est un carré où il fait bon vivre, au port comme en mer.



## EN CHIFFRES...

Longueur coque : 11,99 m. Longueur flottaison : 11,28 m. Largeur : 4,22 m.  
 Tirant d'eau : 1,80 m. Lest : 2 x 1 200 kg. Déplacement : 6 800 kg. SV au près : 92,50 m<sup>2</sup>.  
 GV : 46,50 m<sup>2</sup>. Trinquette : 24 m<sup>2</sup>. Génôis : 46 m<sup>2</sup>. Spi : 110 m<sup>2</sup>.  
 Moteur standard : 39 ch Yanmar. Gasoil : 1665 l. Eau : 640 l. Matériau : CP époxy.  
 Architecte : Marc Lombard. Constructeur : Fora Marine. Prix : 177 606 €.



Chaleureuse avec ses vaigrages en bois, la cabine avant recèle de grands rangements faciles d'accès.



Le frigo de 135 l est accessible par une trappe traditionnelle, mais aussi par des tiroirs très pratiques.



Le fauteuil de la table à cartes est très confortable, mais le navigateur n'est pas maintenu à la contre-gîte et il doit se lever pour voir la mer par le rouf panoramique.



Le cabinet de toilette sert aussi de zone humide et accueille le placard à cirés. La porte donne sur le local technique.

### ET LES AUTRES ?

## Le RM 1200 face à ses concurrents

	RM 1200	Foxy 40	Hermine 40	UY 40	Mercator 40
Long. coque (en m)	11,99	11,98	11,90	11,98	12
Largeur (en m)	4,22	3,95	4,10	4,20	4,24
Tirant d'eau (en m)	1,80	1,55	1,60	1,30	1,60
Lest (en kg)	2 700	3 200	3 000	nc	3 300
Déplac. (en kg)	6 800	8 800	9 400	7 000	8 500
SV au près (en m <sup>2</sup> )	92,50	88	86	85	90
Architecte	Lombard	Brouns	F. Lucas	Fauroux	Ribadeau-D.
Matériau	CP époxy	alu	alu	alu	alu
Constructeur	Fora Marine	Sopranzi	Technimar	U. Yacht.	Mercator
Prix (en €)	177 606	350 000	255 185	240 000	275 000

# A BORD DU RM 1200

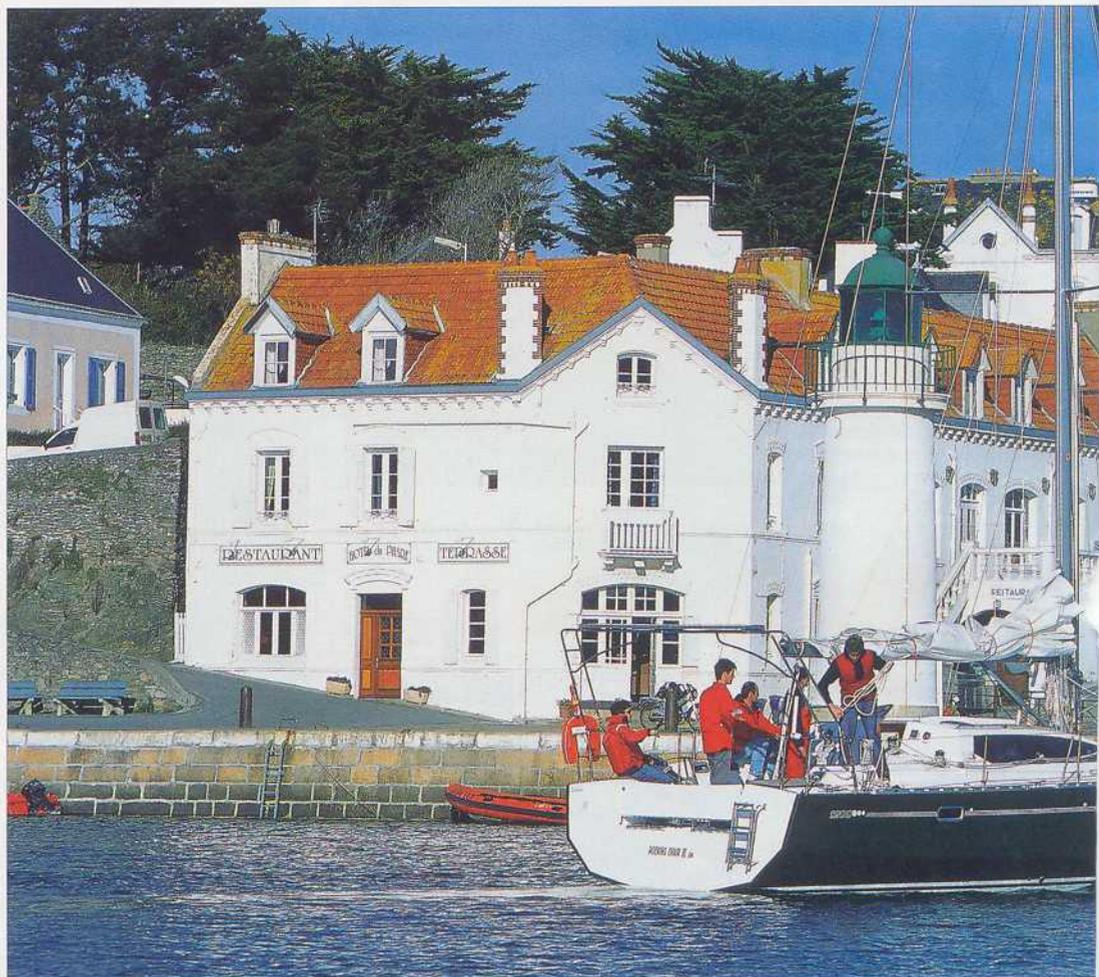
*En longeant la côte de Houat, les 110 m<sup>2</sup> du spi asymétrique tirent profit de la moindre brise.*



Lombard dans la perspective d'une construction en contre-plaqué-époxy, avant de passer le flambeau l'année dernière à Edouard. A peine embarqué, ce dernier est assailli de questions et de remarques.

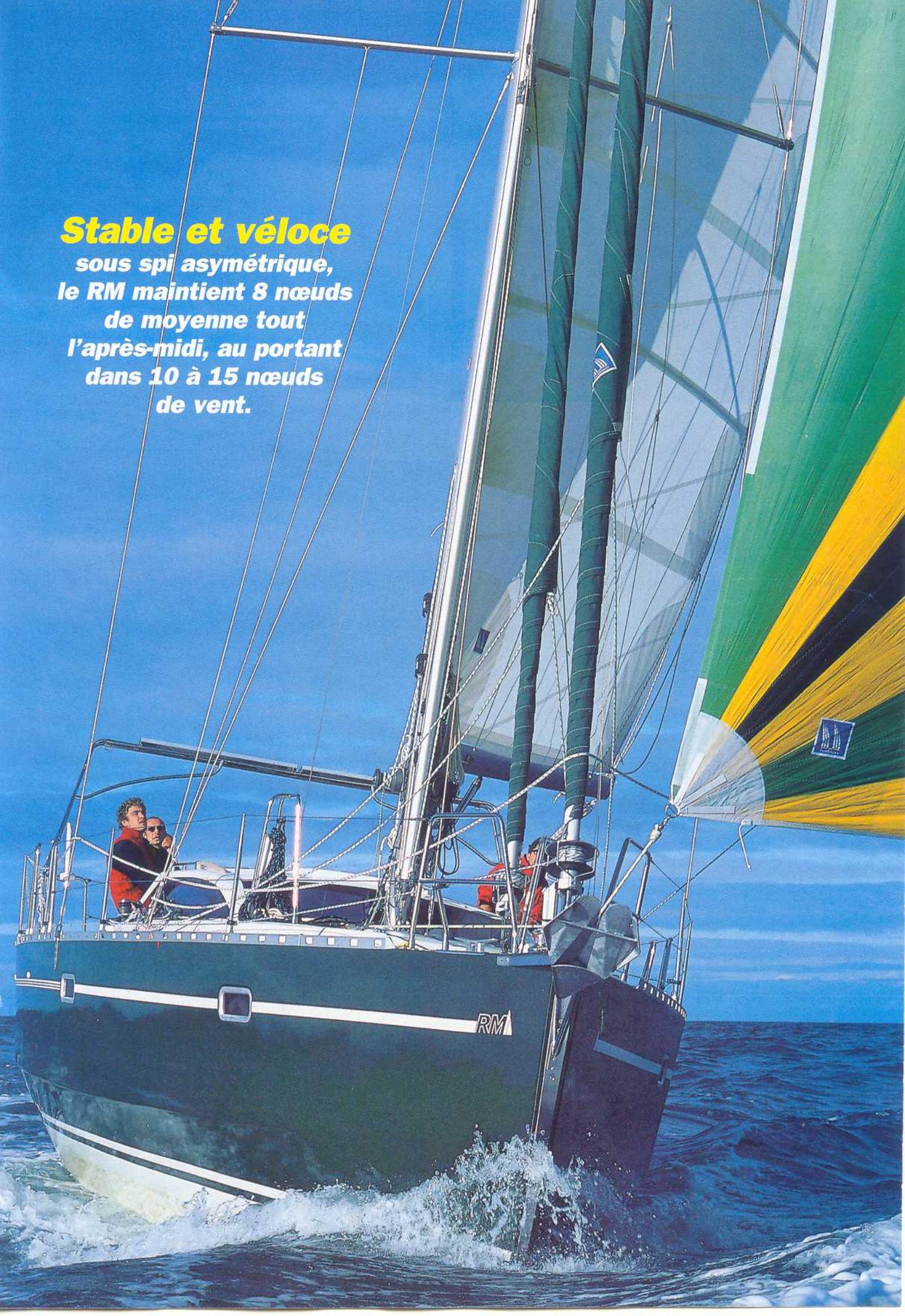
## **Des finitions à revoir**

Ces premiers 100 milles nous ont révélé les belles qualités du RM 1200, mais aussi un certain nombre de finitions imparfaites qui mériteront d'être corrigées. Les bloqueurs des portes de placards ne tiennent pas le coup : la plupart d'entre eux sont soit trop durs, soit trop lâches. Les tiroirs de la cuisine ont besoin d'être calés pour ne pas se répandre sur le plancher à chaque utilisation. Les planchers ne sont pas parfaitement ajustés. Plus grave, le capot de descente en plexi n'a pas de bande antidérapante et se révèle dangereux. Autant de détails qui seront corrigés sur les prochaines unités. Nous reprenons la mer sans tarder pour gagner Belle-Ile : une excellente occasion de tirer quelques bords de près sous grand-voile et génois. La large carène passe bien dans la mer



## **Stable et véloce**

**sous spi asymétrique,  
le RM maintient 8 nœuds  
de moyenne tout  
l'après-midi, au portant  
dans 10 à 15 nœuds  
de vent.**

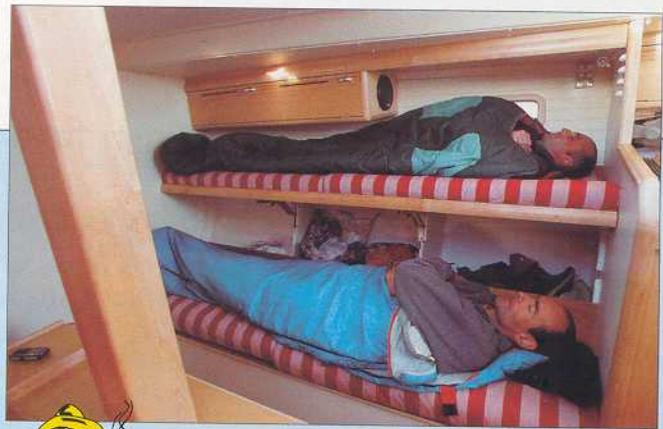


en dépit de son fond plat et de ses bouchains vifs. En revanche, la trinquette sur enrouleur reste à poste et ne facilite pas les viréments de bord. En contrepartie, elle offrirait une grande facilité de manœuvre si la brise venait à fraîchir : dès 20 nœuds de vent réel, il vaut mieux renoncer au génois et dérouler la trinquette, non sans avoir d'abord raidi les fausses bastaques.

## Une stabilité à toute épreuve

Pour l'heure, un vent entre 8 et 10 nœuds nous permet de filer tranquillement nos 6 nœuds en remontant à 45°. En quelques bords nous rallions Sauzon, où nous prenons un coffre pour attendre la marée haute. Au milieu de la nuit, nous nous glissons à petite vitesse jusqu'au fond du port. Avec ce safran à 1,80 mètre de la surface, gare au talonnage ! Au petit matin, nous nous posons en douceur sur le sable dur et pouvons aller acheter le pain à pieds secs. Avec ses

quilles angulées et son safran profond, le RM est d'une stabilité à toute épreuve, bien pratique pour caréner – en l'occurrence ce ne serait pas un luxe – ou inspecter les œuvres vives. Nous remarquons d'ailleurs des points de rouille sur les bulbes, qui peuvent étonner sur un bateau quasi neuf. Mais déjà, la mer revient nous chercher, et nous nous laissons reconduire jusqu'à la sortie du port pour une dernière navigation qui nous ramènera à La Rochelle. Le soleil est magnifique et la brise, mieux établie qu'à l'aller, nous promet une belle journée. Sous spi, le RM maintient tout l'après-midi une moyenne de 8 nœuds sans beaucoup solliciter l'équipage. Le plan Lombard mène grand train au portant sans en avoir l'air, et il faut faire et refaire le point pour s'assurer que le loch est bien étalonné. Il offre peu de sensations au barreur, sauf quand une vague nous fait accélérer ou lofer. On peut alors être surpris par la lourdeur de la barre... Sauf si on a déjà essayé le RM 1200 dans la brise,



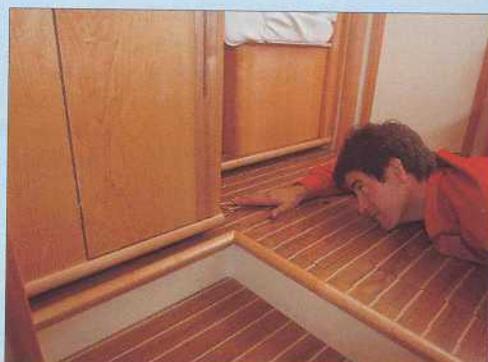
Quand les dossiers des banquettes sont convertis en couchettes (2,15 m de long !), les rangements deviennent très accessibles.



L'ouverture pratiquée à l'arrière des hiloires permet de ranger une gaffe qui reste toujours à portée de la main.



La poire montée sur la durite du réservoir de gasoil permet d'amorcer facilement le circuit.



Les meubles surélevés piègent tout objet qui traîne sur le plancher entre la cuisine et la table à cartes.

### COTE MOTEUR

## Standard ou musclé ?

A bord de l'unité essayée, un 49 chevaux Yanmar avait été préféré au 39 chevaux proposé en standard, et une hélice J-Prop à la tripale fixe. De quoi bien avancer dans la pétrole et soigner les manœuvres de port. Quant à l'autonomie, elle est bien celle d'un bateau de voyage : on peut couvrir plus de 400 milles sans entamer la réserve.



Ne cherchez pas les filtres : ils ont tous été déportés à l'arrière, dans le local technique. La cale moteur n'est donc ouverte que pour les « grandes occasions ».

## Les niveaux sonores en décibels

Régime moteur	Cabine avant	Carré	Cabine arrière	Cockpit
2 600 tr/mn	64	79	76	73
3 600 tr/mn	70	97	92	78

GASOIL

66 h

Autonomie en heures

Capacité réservoir : 165 litres

**En croisière**

6,2 nœuds

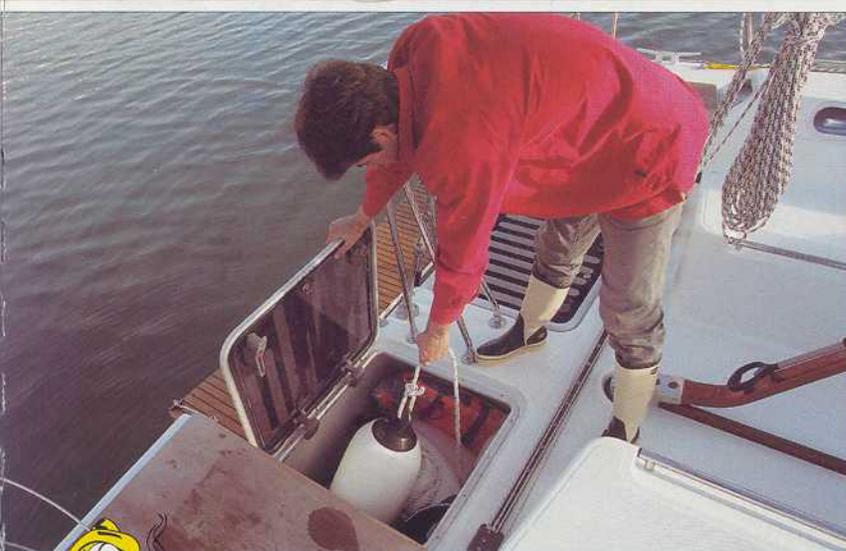
(2 600 tr/mn)

**A fond**

7,5 nœuds

(3 600 tr/mn)

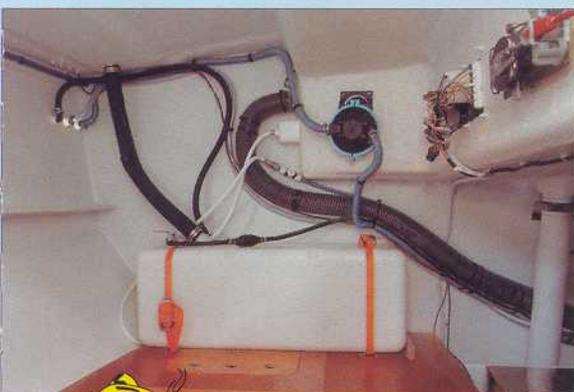
# A voir



Avec leur important volume et leur grande ouverture, les coffres arrière se rendent vite indispensables.



Les cale-pieds sont glissants et mériteraient d'être rehaussés.



Oubliez les jerricans : la réserve de gasoil (en option) contient 135 l à verser en cas de besoin.



Les points de rouille sur les voiles et bulbes des quilles en fonte sont surprenants sur un voilier mis à l'eau mis à l'eau il y a trois mois.



Douce, très large et bien protégée, la descente est un modèle du genre.



Une bonne idée mal réalisée : le panneau de descente escamotable n'est pas au point.



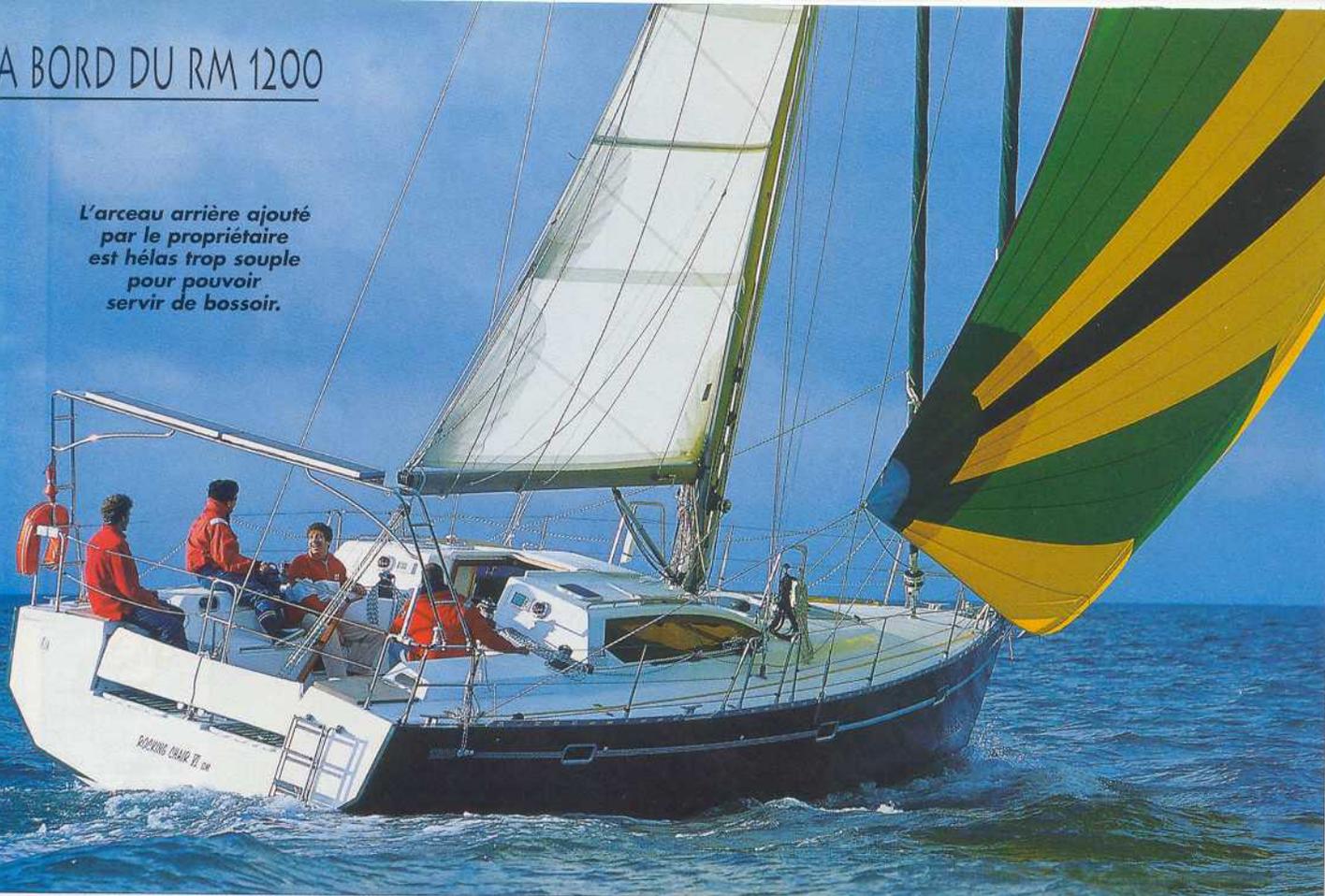
Cartes, paperasse officielle : les classeurs de la table à cartes seront très utiles en voyage.



Les clés du moteur sont exposées et peuvent facilement être tordues ou cassées.

# ... et à revoir.

L'arceau arrière ajouté par le propriétaire est hélas trop souple pour pouvoir servir de bossoir.



quand sa barre devient franchement dure. C'est un point que l'on pourrait peut-être améliorer à l'avenir en compensant davantage le safran. Comme le pilote a du mal à maintenir le cap, nous contrôlons ses réglages et constatons avec surprise que la correction est limitée à 6° d'angle de barre. En passant à 12° d'amplitude, il remplit à nouveau parfaitement son office. Intéressant : cela signifie que nous avons fait une bonne partie de la route aller, 100 milles au travers puis au bon plein, avec un pilote limité à 6° d'angle de barre.

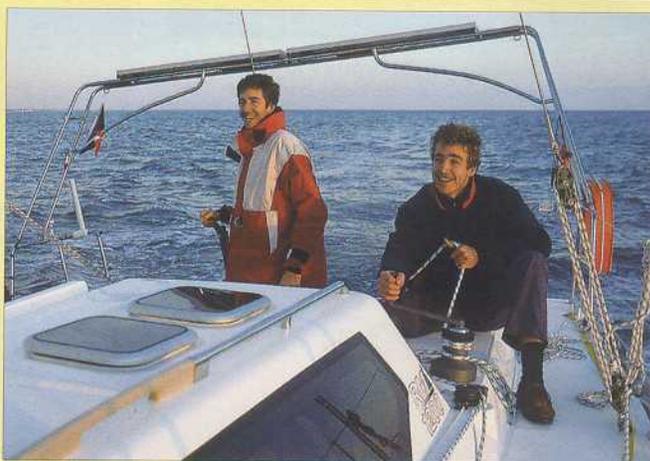
## Un biquille pour le près

Une nouvelle preuve de la stabilité de cap du RM 1200 et un avantage supplémentaire à mettre au crédit du biquille. Edouard, comme tout le monde chez Fora Marine, est intarissable sur le sujet. Pour lui, les deux quilles du RM 1200 sont moins des béquilles d'échouage que des dérives de près. Si on exclut les appendices pendulaires – ce qui semble raisonnable en croisière –, le biquille est certainement la meilleure formule pour tirer profit d'une carène large à fond plat, synonyme de stabilité et de volume. Sous une telle carène, une quille centrale a tendance à s'effacer à mesure que le voilier prend de la gîte.

— LECTEURS-EQUIPIERS —

## Les frères Romieu

L'un est grand et plein d'esprit, l'autre est immense et souvent hilare. Le premier a fait une école de commerce, le second termine un cursus scientifique flatteur. L'aîné se damnerait pour un coq au vin, le cadet salive à l'idée d'un bon cassoulet. Mais Benoît et Emmanuel nourrissent tous les deux une égale passion pour tout ce qui flotte, de préférence avec une voile dessus. Habitant Paris, ils parcourent bien plus de kilomètres que de milles et sacrifient des nuits de sommeil pour avoir leur dose d'embruns. Quitte à prolonger les navigations nocturnes à bord du Mousquetaire familial bien au-delà de la sortie du golfe de Morbihan, comme Emmanuel. Ou à se lancer dans une longue transat de Cuba aux Açores sur un improbable Harfang 33 en dépit d'un mal de mer tenace, comme Benoît. Le patrimoine génétique légué par leur père, officier de Marine et grand rêveur de la mer, n'y est probablement pas pour rien... Ce père qu'il s'agit de conseiller avec pertinence et de motiver avec enthousiasme quand il caresse le projet d'acheter un bateau. Bepox, Pogo, RM ? Comptez sur eux pour orienter consciencieusement la réflexion de leur père, essais à l'appui !



Benoît et Emmanuel rêvent de tenir un jour la barre d'un RM familial, même s'il ne mesure « que » 10,50 mètres...

En biquille au contraire, la quille angulée sous le vent trouve son efficacité maximale à la verticale, soit à 15° de gîte. Et la dérive est alors réduite au minimum, d'autant que les quilles sont également angulées de 1,9° sur un plan longitudinal. Comprenez par là que leur implantation dans la coque est très légèrement pincée vers l'avant, pas assez pour augmenter la traînée de façon significative, mais suffisamment pour favoriser l'accroche de la

quille sur une trajectoire sans dérive. Un peu comme si le voile de quille était assorti d'un trim façon Class America. Il en résulte qu'un RM 1200 monoquille serait peut-être plus rapide au portant grâce à sa traînée réduite, mais monterait certainement moins bien au vent. C'est bien là que ce biquille bouscule les idées reçues, martèle Edouard. Les facilités d'échouage sont un atout, mais la vraie raison d'être de ces deux

appendices, ce sont bien les performances au près. La discussion se prolonge dans le cockpit où nous sommes bien calés contre les hiloires, ou accoudés contre ces winches rentrés – si pratiques pour manœuvrer sans s'exposer. Le RM 1200 est un vrai bateau à vivre en mer doublé d'un redoutable bouffeur de milles. La nuit tombe déjà quand nous doublons l'île d'Yeu, et il nous faut fournir un réel effort pour mettre le cap à terre... ▲