



Un bateau de grande croisière sur lequel on prend du plaisir à la voile, voilà résumée la philosophie de ce RM 1200 fort réussi.

RM 1200

Objectif grande croisière

Par sa taille, ses qualités marines et sa conception générale, ce RM amiral prétend à un terrain de jeu illimité pour un programme bien identifié : la grande croisière.

Longueur : 12 mètres.
Programme : hauturier
Prix : 184 800 € (sans voiles).
Matériau : contreplaqué-époxy.
Conditions d'essai : 50 milles par 5-20 nœuds de vent.

Héritier du Randonneur 12 mètres de Marc Lombard, le RM 1200 était depuis longtemps dans les cartons du chantier RM, devenu Fora Marine. Martin Lepoutre, nouveau directeur, a tenu à étendre la gamme RM vers le haut en visant un créneau bien particulier : le voilier de grande croisière. Observer ce 40 pieds au ponton, c'est d'ailleurs mesurer d'entrée certains choix significatifs : delphinrière pour déporter l'ancre, étrave renforcée d'un parement inox, gréement de cotre en standard, balcons de mâts, cockpit truffé de coffres... voilà un ensemble qui inspire con-

fiance et donne envie d'aller voir plus loin.

SOUS VOILES. Si notre croisière ne nous mène pour ce week-end venté qu'au large des pertuis, nous apprécions déjà le cockpit bien dessiné avec sa partie avant abritée derrière la capote d'où l'on peut barrer et gérer les écoutes de génois sur les winches bien recentrés. Quant au généreux franc-bord – qui ne gêne d'ailleurs en rien l'élégance de la silhouette –, il repousse loin le moment où le pont est aspergé. Avec 17-18 nœuds de vent réel, nous labourons allègrement le clapot au

près, gîtés à 20 degrés, à plus de 7 nœuds. Avec le bas-hauban rentré vers l'intérieur, on peut border efficacement le génois et s'offrir un cap correct. Vérification faite au GPS, le RM ne dérive quasiment pas. Avec son bel allongement et sa position verticale à cette allure, la quille à bulbe sous le vent affirme son efficacité, comme une dérive de près. Le résultat s'exprime en VMG et raccourcit les distances !

Le passage de l'écoute de génois en avant de l'étau de trinquette rend les virements un peu laborieux, mais en arrivant devant le fier d'Ars, nous sommes bien contents de dérouler

cette voile dans le vent qui fraîchit. Au large, dans de la mer, on aurait repris les bastaques volantes pour bloquer le gréement. Sur cette mer plate, elles ne sont d'aucune utilité et restent sagement le long des haubans. Sous grand-voile haute et trinquette, le bateau reste parfaitement équilibré – un bon test! – et les virements deviennent un jeu d'enfant. On ne démarre le moteur qu'une fois la digue passée. Les évolutions serrées de notre bateau, qui en imposent dans le petit port, montrent d'ailleurs que manœuvrabilité et biquille peuvent rimer. Cela dit, nous avons la version surmotorisée et une



STABILITÉ DE ROUTE : 8/10

Une fois corrigé le défaut de barre, le RM 1200 s'est montré d'une remarquable stabilité de route, une qualité à mettre au profit de la large carène qui reste équilibrée, et des deux quilles qui conservent le bateau sur des rails.

APPENDICES ET CONSTRUCTION

Safran. Très allongé et avancé pour ne pas ventiler à la gîte, il est doté d'un petit aileron d'appui pour l'échouage.

Bouchain. La coque en contreplaqué-époxy peut être recouverte d'un parement Kevlar en option.

Pont. Il est réalisé en sandwich-polyester (comme les bateaux de production) pour faciliter la finition et autoriser des formes plus élégantes.



Lests. Ici en finition et gorgées de Sika, les quilles en fonte sont très allongées, mais s'épanouissent près de la coque pour répartir les efforts.

belle hélice tripale repliable - un ensemble qui permet de stopper net le bateau si besoin

est. Pour cause de minuscules coefficients, nous ne pourrions malheureusement pas tester l'échouage de manière probante au cours du week-end. Tout biquille qu'il est, le RM 1200 n'est pas de l'école anglaise, traduisez que son tirant d'eau est tout de même de 1,80 mètre. Pensez donc à prévoir une échelle dans l'armement du bord pour les séances d'embarquement!

Le reste du temps en revanche, on se félicite de ce choix architectural. Les ailerons profonds et bulbés plomb autorisent un déplacement assez léger pour le programme, donc une carène tendue et moderne, qui offre beaucoup de plaisir et de vraies sensations à la voile - un trait de caractère suffisamment absent de nombreux bateaux de voyage pour être souligné ici. Le RM s'est

MOUILLAGE : 9/10



Le davier installé sur la delphinrière permet de dégager l'ancre. Platine inox en avant du guindeau, taquets bien dimensionnés, baille profonde... voilà une zone bien traitée.

COCKPIT : 8/10



Le cockpit offre de bonnes positions de travail pour les winches d'écoute, accessibles depuis la barre. Cette dernière empiète sur les assises dans les manœuvres. La zone arrière, fonctionnelle pour le rangement, paraît bien large à la gîte.



Avec ses deux bacs réfrigérés à ouverture frontale en plus de la glacière et de grands plans de travail, la cuisine invite au voyage. Elle offre une excellente vision panoramique. Le carré est accueillant, mais plus chiche en lumière. Le système de

dossiers servant de bannettes d'appont est bien vu, mais on lui préférerait deux bibliothèques en équipage réduit. Les menuiseries en érable sont flatteuses, même si un œil aiguisé ne manquera pas de trouver quelques finitions approximatives.

TABLE À CARTES : 6/10



Équipée d'une trappe pour le clavier de l'ordinateur et d'astucieux classeurs suspendus pour les cartes, elle offre une belle vision sur l'extérieur. On regrette l'accès confiné au tableau électrique et le manque de place pour les instruments en façade et sur le côté.

CABINE ARRIÈRE : 9/10



Moins équipée en rangements que l'impressionnante cabine avant, elle reste une belle surprise par son volume. Le report des coffres de cockpit dans la jupe autorise une belle hauteur sous barrots et évite la sensation de confinement.

SOUTE ARRIÈRE : 10/10

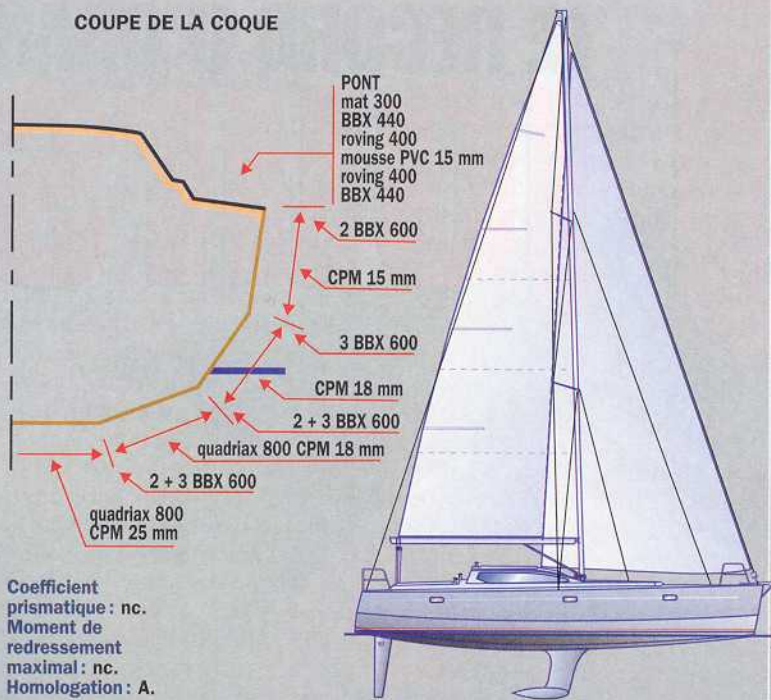


En prolongement du cabinet de toilette, cette soute offre un accès remarquable au pilote, au tube de jauge et à tous les filtres moteur renvoyés à l'arrière. Traitée comme une zone technique à part entière, elle facilite grandement le rangement.

montré toujours vélocé, puissant et d'une stabilité de route qui permet de brancher le pilote sans arrière-pensée ou de lâcher la barre quelques instants. Parlons-en, de la barre. Étonnamment dure dans sa première version, nous avons pu vérifier qu'il ne s'agissait là que d'un mauvais souvenir dans sa nouvelle mouture (paliers modifiés et raquette inox en lieu et place de la barre en bois lamellé trop souple). Deux points faibles restent à noter toutefois à l'extérieur: l'antidérapant pointe de diamant nous renvoie aux mauvais souvenirs de la plaisance des années 70. Quant à l'accastillage, dommage de rogner sur la qualité et le dimensionnement compte tenu de l'ambitieux programme et de la puissance du bateau.

VIE À BORD. Dès la descente franche, la sensation de volume est immédiate. La profusion de lumière offerte par le rouf panoramique y est pour quelque chose, mais il ne faut pas oublier l'écrin des menuiseries rehaussé par les tons vifs de la sellerie. Passer deux nuits à bord à quatre adultes et deux jeunes enfants au mois de février, c'est comprendre l'univers qui sépare le RM 10.50 et ce 12 mètres. Bateau à vivre, il conjugue cette qualité sous tous les modes: circulation, hauteur sous barrots, confort des assises, mais surtout rangements. Évidemment, avec seulement deux cabines et un WC pour 12 mètres par 4, on ne se gêne jamais - si bien qu'on se demande pourquoi diable tous les chantiers ne jouent pas cette carte. Le diable s'appelle location et le RM, lui, s'affirme comme un vrai voilier de propriétaire, sans concession! Avec quelques défauts tout de même, au premier rang desquels la ventilation, largement insuffisante pour le programme (aucune dorade). Mauvais point également pour de nombreux détails de finition, comme ces loqueteaux plastique inefficaces. Mais soulever les planchers pour découvrir les réservoirs inox centrés, aller débrancher le vérin du pilote sans se contorsionner dans le remarquable local technique, constater la présence de 200 ampères de batteries gel en série, c'est découvrir autant d'astuces ou de montages marins qui facilitent vraiment la croisière. Tout cela a un prix, mais l'expérience montre (voir VV n° 407) qu'une fois équipé pour partir, ce type d'unité, pensé dès la planche à dessin pour l'exercice, s'en tire plutôt très bien par rapport aux voiliers de grande production. **P.M.B. ●**

COUPE DE LA COQUE



Architecte: Marc Lombard.
Constructeur: Fora Marine, site des Quatre Chevaliers, rond-point de la République, 17185 Périgny Cedex, tél. 05.46.44.73.00, fax 05.46.45.28.21, e-mail: fora.marine@wanadoo.fr

Prix et options

Prix standard:	184 800 €	Batterie supplémentaire:	409 €
		Capote de rouf:	2 305 €
Principales options:		Antifouling:	1 305 €
Grand-voile/génois/trinquette:	9 334 €	Moteur 56 chevaux:	1 660 €
Enrouleur de trinquette:	1 481 €		
Spi asymétrique:	4 578 €	Prix du bateau essayé:	219 050 €
Tableau arrière basculant:	3 468 €		

Caractéristiques techniques comparées

	RM 1200	OPIUM 39	OVNI 395	OcéANIS 423
Longueur	11,99 m	11,47 m	12,22 m	12,64 m
Flottaison	11,28 m	11,02 m	10,30 m	11,75 m
Largeur	4,22 m	4,18 m	4,10 m	3,90 m
Tirant d'eau	1,80 m	2,13 m	0,60-2,10 m	1,70-2,10 m
Voilure	92,5 m ²	80,80 m ²	84 m ²	83 m ²
Déplacement	6,8 t	4,8 t	8,8 t	9 t
Lest	2 x 1,35 t	1,88 t	3,2 t	2,6 t
Couchettes	8	6 à 8	6 à 8	4 à 8
Matériau	CP-époxy	sandwich	alu	polyester
Année	2004	2003	2004	2002
Architecte	M. Lombard	M. Lombard	P. Briand	Groupe Finot
Chantier	Fora Marine	Alizé Yacht Design	Alubat	Bénéteau
Prix TTC	184 800 €	174 000 €	209 300 €	174 606 €

Points forts

- Vraiment conçu pour le voyage.
- Stabilité de route et performances.
- Volume et efficacité des rangements.

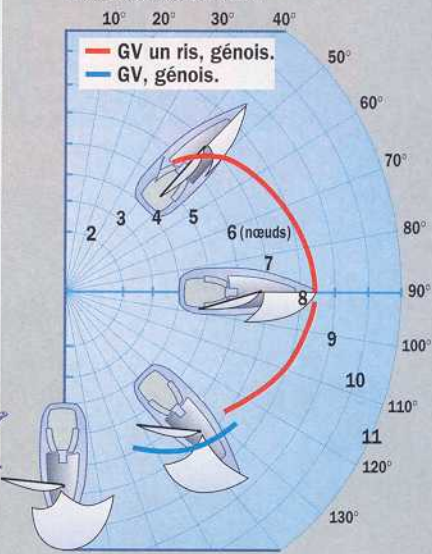
Points faibles

- Antidérapant ringard.
- Accastillage et finitions un peu justes.
- Pas de version simple quille/bi-safran.

Les chiffres de Voiles et Voiliers

VITESSES MESURÉES*

(* Vitesse mesurées avec le GPS Garmin 12 par rapport au vent réel

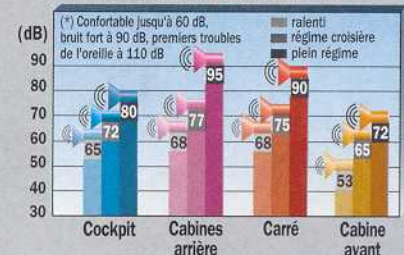


Mer peu agitée. Vent réel: 15 nœuds.
 Voilure: grand-voile à un ris et génois puis grand-voile haute.

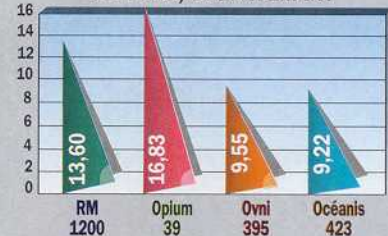
VOLUMES DE RANGEMENT



VOLUME SONORE AU MOTEUR*



SURFACE DE VOILE AU PRES/DÉPLACEMENT



VITESSE AU MOTEUR

