

## RM 970 ET REVOLUTION 29

# Deux visions de la croisière

Tout les sépare : le matériau, les carènes, l'intérieur, la structure de leur constructeur. N'empêche. L'occasion était trop belle de réunir ces deux nouveautés le temps d'une confrontation amicale avant le Grand Pavois. Bilan.

Texte : Bernard Rubinstein. Photos : Yves Ronzier et l'auteur.

**UN VRAI BONHEUR !** Il a suffi de quelques instants pour prendre la mesure du potentiel du tout nouveau RM 970 mis à l'eau il y a deux jours. Derrière la barre à roue au vent, l'équilibre sous voiles, génois à 110% et grand-voile, se révèle parfait. La barre est douce, ultrasensible malgré la présence des deux safrans justifiée par l'imposant maître bau du dernier plan du cabinet Lombard : 3,70 m pour 9,65 m de longueur à la flottaison. Un comportement à porter au crédit de la carène et du système de transmission JP3 des deux safrans. La veille, au chantier Fora Marine, sur une coque en voie de finition, j'avais pu découvrir ces étonnantes formes de carène très tendance inspirées des derniers minis. Le volume avant est généreux, imposant de sortir le brion de l'eau. Les lignes arrière sont tendues, la surface de voilure généreuse pour un devis

de poids surveillé de près. Autant de facteurs qui confèrent au 970 un sacré potentiel de vitesse servi par un accastillage de première classe qui tombe d'emblée pile poil grâce à l'expérience des deux techniciens du chantier, Edouard Delamarre, le chef de projet, et Victor Barriquand, designer et futur concurrent de la Mini-Transat 2017. Cerise sur le gâteau, Eric Levet, le pilier du cabinet Lombard, est à bord et s'est même permis de lâcher la barre quelques instants pour démontrer le juste équilibre du petit nouveau de la gamme RM dont dix exemplaires ont déjà été vendus. Quatre en version biquille, six en version monoquille dont celle dont nous disposons et qui est le modèle choisi par François Gabart dont le bateau sera exposé au Salon de Paris.

### ALUMINIUM VERSUS COMPOSITE

Pour l'heure, au port des Minimes, l'équipage du Révolution 29, le grand frère du Révolution 22, un plan David Raison, achève sa préparation. A bord, son constructeur David Roy qui a repris les rênes du chantier il y a cinq ans, Hervé Aubry, le maître voilier de Pornichet qui a coupé la garde-robe, et notre journaliste Sidonie. Quant à moi, j'ai prévu de passer la journée de lendemain à bord. Si le Révo 29 n'est pas tout à fait un inconnu, il était présent au dernier Salon de Paris mais non achevé, impossible de ne pas le remarquer. Il y a bien sûr sa coque en alu, son rouf de couleur noire, mais surtout ses formes atypiques marquées par son imposante étrave toute en rondeurs dans la lignée de son petit frère. Autant ne pas



### LES CHIFFRES QUI COMPTENT...

	RM 970	REVOLUTION 29
LONGUEUR COQUE	9,65 m	8,90 m
LONG. FLOTTAISON	8,95 m	7,90 m
LARGEUR	3,70 m	3,50 m
TIRANTS D'EAU	2,10 m	1,10/2,60 m
LEST	1 234 kg	1 100 kg
DEPLACEMENT	4 100 kg	4 570 kg
SV AU PRES	61,10 m <sup>2</sup>	65 m <sup>2</sup>
GENOIS	27,80 m <sup>2</sup>	29 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	33,30 m <sup>2</sup>	36 m <sup>2</sup>
SPI	95 m <sup>2</sup>	75 m <sup>2</sup>
MOTEUR STANDARD	Volvo 20 ch	Volvo 18 ch
MATERIAU	CP époxy	aluminium
ARCHITECTE	Marc Lombard	David Raison
CONSTRUCTEUR	Fora Marine	AFEP Marine
PRIX DE BASE	144 000 €	125 000 €
PRIX BATEAU ESSAYE	185 000 €	195 000 €

tourner autour du pot, ça choque et ça interpelle. Comme avait choqué, il y a quelques décennies, la sortie de la DS de chez Citroën. Le temps de nous roder aux manœuvres du RM – l'exercice est facile –, le Révo 29 nous a rejoints. D'emblée, force est de reconnaître qu'il n'y a pas photo. Le RM l'emporte très largement au près. Au vent ou sous le vent. Une telle différence est-elle normale ? Pas vraiment. Car le Révolution 29 connaît des problèmes de réglage de gréement et d'alignement de ses deux safrans. Ceci expliquant cela. Reste que sur le RM 970, par 10 à 12 nœuds de vent, on se battrait presque pour barrer. Il se mène comme une mobylette. Bien sûr, il faut tenter de s'y retrouver dans le paquet de bouts qui recouvre le fond de cockpit, d'autant qu'un rentreur et un écarteur remplacent désormais le traditionnel rail d'avaie-tout de génois

### DEUX QUESTIONS A... David Roy, AFEP Marine

#### Un premier bilan du Révolution 22 sorti en 2012 ?

Nous avons une toute petite structure, quatre personnes au total et une activité partagée entre le refit et la construction. Nous avons réalisé quatre Révolution 22 en sachant que le matériau utilisé, l'aluminium, était en décalage avec le produit. Les clients s'attendaient en fait à un bateau mieux fini. Nous l'avons souhaité volontairement brut. En d'autres termes, les plaisanciers s'attendaient à la finition d'un voilier en polyester. Ce n'était pas nos ambitions.

#### Comment s'annonce son grand frère, le Révolution 29 ?

On espère en construire quatre par année. On en a mis un premier à l'eau, un deuxième est pratiquement vendu. Contrairement au 22 pieds, on l'a



▲ David Roy a repris les rênes du chantier paternel AFEP Marine, situé à La Rochelle, il y a cinq ans.

voulu plus cossu en faisant appel à un designer, Samer Lasta, qui s'est chargé du dessin du rouf, du pont et des aménagements. Si je devais le résumer, je dirais qu'il a le gabarit du RM 890 (ses dimensions) le volume intérieur du 1050 et la cuisine d'un 35 pieds.

Ils n'ont pas la même ligne ni la même construction, mais ils offrent le même plaisir au mouillage.



permettant de bien rentrer ce dernier. Mais pour les réglages, du génois ou de la grand-voile, il n'y a rien à redire. Derrière la barre à roue – des cales sont prévues – le barreur trouve à sa main le grand palan de GV et un palan fin qui sera, sur les prochaines unités, intégré dans la bôme. Pour ajuster la tension de l'écoute de génois ou pour virer de bord, c'est sans surprise que l'on apprécie, une nouvelle fois, la disposition des winches, deux Lewmar 45, qui sont rentrés. Reste que le match tout amical entre nos protagonistes se révèle inégal. Au près comme au portant sous spi asymétrique. Il est vrai qu'après une autre séance de réglage sur le Révo 29, les écarts vont devenir moins flagrants. En fait, c'est important de le souligner, ces deux bateaux ne visent pas le même type de clientèle. On imagine bien le futur propriétaire de RM exigeant sur les performances. Il ne

sera pas déçu et soucieux de disposer d'une coque élégante s'inscrivant dans les créneaux du design. A contrario, on peut penser que l'acheteur d'un Révolution 29 – c'est le cas pour le premier bateau livré – penche plutôt côté croisière où il saura profiter d'un imposant volume intérieur et d'un accastillage moins sophistiqué. Des paroles aux gestes, il n'y a qu'un pas vite franchi le lendemain, salué par un temps de rêve, soleil et 15 nœuds de vent. Le temps de repeaufiner les réglages sous le contrôle d'Hervé Aubry qui signe pour le Révolution 29 une très belle garde-robe, priorité au près. Ici, plus de barre à roue mais une barre franche. Elle est n'est pas dure mais ferme, tout à fait acceptable. Tout comme est acceptable la position à la barre où l'on s'assoit au vent sur l'hiloire du cockpit en profitant d'un petit coussin tandis que les équipiers ont à leur disposition un

grand cockpit où ils peuvent se caler à la gîte grâce au surbau en alu. Certes, on aimerait des winches de génois d'une taille supérieure aux Lewmar 40 présents sur les hiloires, mais jusqu'à 15 nœuds de vent ils font l'affaire. Et puis, tout naturellement, on ne s'est pas privés de naviguer sous spi asymétrique en s'offrant des vitesses au-dessus de 10 nœuds. Mieux encore, on a joué avec le feu en lofant au maximum, toujours sous spi asymétrique sans jamais nous brûler. En d'autres termes, en gardant toujours le contrôle de la carène quitte à prendre un ris dans la GV. Le Révolution 29 dont nous disposons est un quille relevable, quille dont la manœuvre s'effectue par une pompe hydraulique facilement accessible depuis le coffre arrière de la banquette tribord. C'est du sérieux, à l'image du système de goulottes utilisé pour tout le circuit électrique du bord.

## TROIS QUESTIONS A...

### Martin Lepoutre, Fora Marine

#### Un premier bilan de l'année 2016 ?

On a fait une très bonne année avec une progression de 40% sur deux ans marquée par une production en 2016 de quarante bateaux. Et pour 2017, on se base sur une croissance de 8% avec une prévision de production de quarante-trois unités.

#### Une nouveauté chaque année, est-ce bien raisonnable ?

C'est un peu de la folie mais c'est le marché qui nous impose un tel rythme. On bénéficie cependant d'un atout : notre structure nous autorise une gestation rapide d'un nouveau modèle, d'autant que j'ai autour de moi une équipe très dynamique. Hier, un RM comme le 1050 a duré onze ans. Aujourd'hui, après quatre ou cinq ans il faut déjà le remplacer.

#### Pourquoi le RM 970 ? Quels sont ses points forts ?

Dans la gamme existait un gros trou entre le 890 sorti en 2013 et le 1070 en 2014. Et en termes de prix, la barrière à franchir était importante. Presque du simple au double. Sur le petit nouveau, le modèle exposé au Salon de Paris



▲ Martin Lepoutre, à la tête du chantier Fora Marine, devant la coque en construction du RM 970.

sera celui de François Gabart, on a regardé de très près les performances tout en respectant l'ADN des RM, grande cuisine en L, lit breton, local technique, vue panoramique, grandes surfaces vitrées, design moderne dans la lignée du 1270 sorti en 2015. Concrètement, l'architecte Marc Lombard a gonflé les formes avant – la tendance – en les complétant par un brion sortant de l'eau. But avoué : favoriser la marche au portant. On a également tenté de grignoter du poids pour diminuer le déplacement dans les limites du raisonnable.

## Rm 970

Certes, le vent n'a jamais dépassé les 12 nœuds. Mais au terme de dizaines de virements de bord, d'empannages sous spi asymétrique, un bilan s'impose. Ce RM 970 s'affiche, au niveau du plan de pont et du cockpit, comme l'un des plus aboutis de la gamme. La preuve, son accastillage de pont s'inscrit à quelques détails près dans la lignée d'un bateau de course qui se concrétise par un imposant paquet de bouts dans le cockpit. En préambule, précisons que notre bateau d'essai flambant neuf, destiné à rejoindre la Méditerranée, affichait l'option la plus coûteuse : 5 950 €. La somme à déboursier pour profiter de la présence de deux barres à roue au lieu d'une barre franche dont le seul intérêt est de favoriser la circulation dans le cockpit. Affaire de goût. Ce qui ne l'est pas et remporte tous nos suffrages, c'est la disposition des winches de génois, des Lewmar 45 qui sont rentrés. Leur situation offre un double intérêt : une position ergonomique pour border le génois et la présence d'un seul équipier aux virements de bord. Dans le même ordre d'idées, saluons ici le dispositif adopté pour l'écoute de grand-voile décliné en un puissant palan quatre brins revenant sur la barre d'écoute complété par un palan fin toujours accessible par le barreur qui profitera de cales sur les prochains modèles. Reste que la grande innovation à porter au crédit du 970 tient



Le cockpit est large et ouvert, la circulation fluide : on manœuvre sans se piétiner.

dans l'absence de rail pour l'avaletout de génois judicieusement remplacé ici par un rentreur et un écarteur. En langage de pros, un système 3D, 3 pour trois dimensions. Côté déplacements, on circule facilement pour se rendre sur l'avant sans rencontrer le moindre obstacle et en profitant d'un antidérapant efficace, la remarque valant également pour le dessus du rouf où l'on devra cependant se méfier du grand panneau de rouf avant qui peut se révéler glissant. C'est le prix à payer pour avoir une vue panoramique depuis l'intérieur. Côté coffres, celui dédié aux défenses et aux aussières se situe en fond de cockpit, côté tribord sur l'arrière de la barre d'écoute. Son vis-à-vis étant dédié au

rangement de la survie. Dans un autre registre, évoquons le stockage des panneaux de descente. Sur le 970, il est assuré par un astucieux dispositif situé sous une petite marche au niveau de la descente. Pas mal non ? D'ailleurs, puisque nous sommes au niveau de la descente, restons-y. Pour préciser que le passage du cockpit à l'intérieur, pas toujours évident sur un monocoque, se pratique ici très facilement. Avant de clore ce chapitre, quelques mots sur le type de gréement adopté concrétisé par un mât de chez Z Spar. Il est de type cathédrale. En d'autres termes, il se concrétise par la présence de trois inters fractionnés situés au niveau des deux étages de barres de flèche.

## REVOLUTION 29

L'envers vaut l'endroit. En d'autres termes, le volume disponible sous le pont au niveau du lit breton se traduit sur le pont par une imposante plage avant arrondie recouverte, comme les passavants ou le cockpit, par du liège projeté. Pour ne pas quitter le cockpit, force est de reconnaître qu'il est largement pourvu en coffres. Le plus grand se situe sur tribord au niveau du banc, et peut englober largement toutes les défenses. Quant aux aussières, elles trouvent leur place dans un autre coffre, côté tribord, à l'arrière. Le tout est complété par deux coffres supplémentaires toujours situés sur l'arrière mais réservés à l'accès à la tringlerie de liaison des deux safrans ou à la mise en place du pilote. Bien évidemment, ce cockpit profite de la largeur du Révolution 29 qui reste pratiquement constante depuis le maître bau jusqu'à l'arrière. C'est dire qu'il est grand et confortable. Le chantier a prévu en son fond un surbau pour se caler les pieds ainsi qu'un support en alu pour protéger le traceur, support servant également à recevoir deux petits abattants. Le rouf lui, de forme arrondie, ne passe pas inaperçu. On peut toujours répéter que tous les goûts sont dans la nature mais sa couleur noire reste



Le cockpit est fermé par la plateforme de bain basculante.

discutable. Ce qui ne l'est pas se rapporte aux déplacements sur le pont, sur les passavants. On n'y rencontre aucun obstacle et dès que l'on marche sur rouf, les deux balcons du pied de mât facilitent l'envoi des voiles à la volée.

Bien évidemment, toutes les manœuvres reviennent au cockpit mais sans fioritures. Les renvois sont fixés sur le sommet du rouf. C'est simple mais fonctionnel, à l'image du plan de pont du Révolution 29.



Sur cette unité, l'option double barre à roue dégage le cockpit. La disposition rentrée des winches de génois permet à un seul équipier de gérer l'embraque. Le barreur garde la main sur le réglage de grand-voile avec un puissant palan quatre brins complété d'un palan fin.



Un rangement est prévu pour les panneaux de descente.



Réglage précis du point d'écoute de génois grâce à ce système 3D.



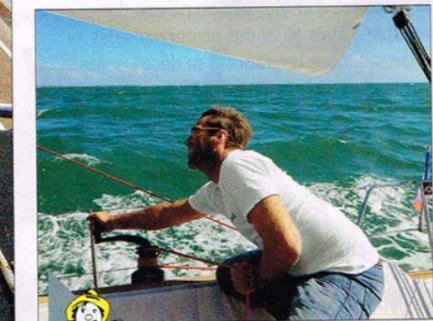
Le balcon impose de rentrer la bavette du génois.



Le cockpit, recouvert de liège projeté, est grand et fonctionnel, avec un surbau pour se caler à la gîte. Le support alu protège le traceur et fait office de main courante.



Les coffres permettent un accès à la tringlerie des deux safrans.



Les winches d'écoute de génois sont un peu trop faibles.

## Rm 970

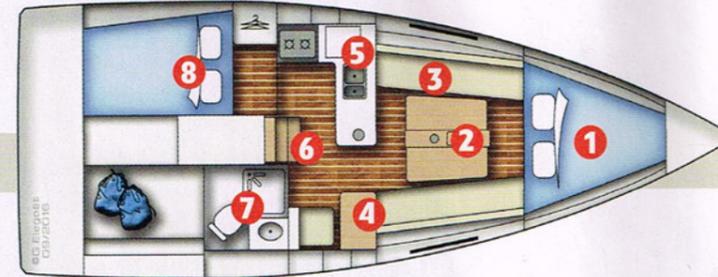
C'est une évidence. L'intérieur cosu et plutôt classique des RM contribue à leur succès auprès d'une clientèle séduite par le côté moderne des aménagements. De fait, autant l'avouer, une fois franchies les trois marches de la descente du RM 970 on tombe sous le charme. Malgré sa taille, on est surpris par l'impression d'espace et par la lumière qui inonde le carré. Certes, la hauteur sous barrots n'est pas démesurée : 1,90 m au niveau de la descente mais seulement 1,80 m au niveau de la très belle table repas en teck permettant à six convives de s'installer. Cependant, grâce à l'immense hublot avant, à la présence des deux hublots de coque intégrés aux bordés, aux panneaux du rouf, la vue y est pratiquement panoramique. Evidemment, ce n'est pas une surprise, le RM 970 reste fidèle à la formule du lit breton qui recevra, sur les prochains modèles, une fermeture en toile zippée. Et l'on ne s'étonne pas de disposer d'une cuisine en L au design très moderne. Bien sûr, on aurait aimé que les trois équipets supérieurs dont les portes sont laquées soient pourvus de petites étagères. En revanche, on apprécie sur sa face arrière le grand placard et ses étagères ainsi que le hublot ouvrant intégré au rouf situé au-dessus de la gazinière. Autre



▲ Volumineux et moderne, l'intérieur offre une vue panoramique sur les voiles et l'horizon.

bon point, sur tribord, l'incontournable local technique que l'on atteint par le cabinet de toilette. Il donne accès au système de transmission des deux safrans et sera lui aussi équipé d'une toile zippée. En fait, le facteur le plus critiquable du 970 porte sur la cabine arrière. Sa hauteur sous barrots est limitée (1,80 m), tout comme son volume. Même si l'on salue la présence à l'entrée d'une penderie pourvue d'étagères. Les concepteurs ont mis l'accent sur le carré invoquant que l'on passe peu de temps dans la cabine arrière sinon pour y dormir. En tout cas, on circule facilement dans le carré depuis la descente jusqu'au lit breton. De surcroît,

on n'a pas lésiné sur les rangements. Certains sont très facilement accessibles, à l'image de l'espace situé au-dessus des dossiers côté bordé. D'autres imposent un petit geste : les coffres situés derrière les banquettes, ceux sous le matelas du lit breton, ou le grand coffre sous l'avant de la banquette tribord. Dernier point : le placard à cirés. Il n'était pas encore en place. Mais tout naturellement, le local technique, une fois aménagé, devrait assurer cette fonction. C'est dire que sur sous le pont, où le design ne prend pas le pas sur le fonctionnel, le RM 970 s'offre pratiquement un sans-faute une fois admis le principe même de sa trame d'emménagement.



### A LA LOUPE

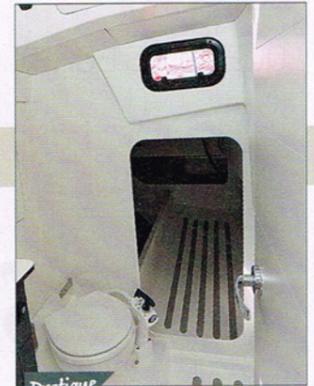
- 1. Couchette : 2,05 x 2,02 m. Hauteur sous couchette : 1,02 m.
- 2. Table : 1,33 x 1,06 m. Hauteur sous barrots épontille : 1,75 m.
- 3. Couchette : 2 x 0,65 m.
- 4. Table à cartes : 0,74 x 0,50 m.
- 5. Volume frigo : 70 litres.
- 6. Hauteur sous barrots : 1,80 m.
- 7. Hauteur sous barrots : 1,80 m.
- 8. Couchette : 2,02 x 1,33 m.



▲ La table à cartes dispose d'un volume intéressant. La navigation se fait confortablement installée, avec un œil sur les voiles et l'horizon.



**Pas pratique** Faible hauteur sous barrots à l'arrière.



**Pratique** Le local technique est spacieux et les finitions à point.



**Pratique** Le RM ne manque pas de rangements dans le carré ou sous les matelas, comme ici sous le lit breton.

## REVOLUTION 29

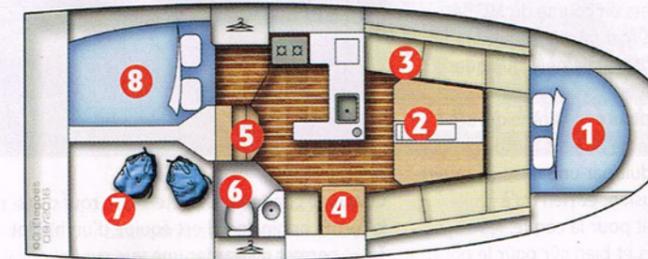
Si les formes extérieures de la coque avec son étrave toute en rondeurs risquent de choquer pas mal d'entre nous, l'intérieur, lui, peut mettre tout le monde d'accord. L'espace dont on dispose est impressionnant. Il suffit de voir les dimensions du lit breton : 2,10 m de longueur pour 1,65 m de largeur. Du jamais vu sur un croiseur dont la taille se situe en dessous de 9 m. Si l'on se réfère au RM 970, le Révolution 29 adopte la même trame d'aménagement : le tout ouvert décliné en un carré symétrique, une grande cuisine en U, une cabine arrière sur bâbord, et un cabinet de toilette sur tribord prolongé par un local technique. Côté finitions, le Révolution 29 pêche par quelques points qui devraient être revus sur les prochains modèles. Par exemple la présence d'angles vifs au niveau des meubles, mais aussi des protections des chants qui ont tendance à se décoller. Mais sur le plan de la fonctionnalité, peu de choses à redire. Mieux, certains points doivent être salués à leur juste valeur à l'image des banquettes du carré dont la largeur peut s'augmenter en passant de 0,50 à 1,05 m. Ou la cuisine en U dont la disposition permet de bien se caler à la gîte, et de disposer de nombreux rangements. Par ailleurs, on se déplace sans problème depuis la descente en profitant de mains courantes intégrées à la table à cartes ou au niveau du carré qui offre



▲ L'étrave arrondie permet de disposer d'un lit breton aux dimensions XXL.

de nombreux rangements. Certains très accessibles comme les deux étagères disposées en hauteur de chaque côté. D'autres imposent de soulever les couchettes du carré ou les matelas du lit breton. Pour revenir au design, le choix des couleurs, par exemple, est à porter au crédit du propriétaire qui a opté pour la couleur rouge utilisée pour l'entourage des hublots de coque, des étagères, ou pour le vaigrage du plafond. Nous regretterons l'absence, au

niveau de la table à cartes, d'un rangement pour les bouquins et autres babioles. En revanche, on applaudit à la présence d'un placard à cirés dans le cabinet de toilette ou à celle des panneaux de rouf situés sur sa face avant. Ils permettent de profiter d'une bonne vision du génois et de lumière dans le carré en plus des hublots de rouf. Vous l'aurez compris, l'intérieur du Révolution 29 est parfait. Mais il a du potentiel, d'autant que l'espace disponible est impressionnant.



### A LA LOUPE

- 1. Couchette : 2,04 x 1,66 m aux épaules. Hauteur sous couchette : 0,93 m.
- 2. Table : 1,20 x 1,35 m.
- 3. Couchette : 2,34 x 0,73 m (1,09 m dépliée).
- 4. Table à cartes : 0,70 x 0,60 m.
- 5. Hauteur sous barrots : 1,89 m.
- 6. Hauteur sous barrots : 1,89 m.
- 7. Soute : 1,89 x 1,02 m. Hauteur : 1,02 m.
- 8. Matelas : 1,97 x 1,36 m.



◀ Le vide-poches de la table à cartes est bienvenu mais on aurait aussi aimé un rangement à droite de la table.



**Pratique** En configuration nocturne, les banquettes du carré gagnent en superficie de matelas.



**Pas pratique** Angles vifs sur le mobilier et finitions parfaites.