

REVOLUTION 29

C'est tout rond, c'est si bon!

Une carène originale pour un voilier atypique : le Rêvolution 29 n'a pas fini de faire parler de lui. Au départ de La Rochelle, nous avons profité d'un vent soutenu pour voir ce qu'il avait dans le coffre. Test réussi!

Texte : Paul Gury. Photos : Pierrick Contin.



▲ Cet essai musclé nous a emmenés jusqu'à l'île d'Yeu et retour via l'île d'Aix : 150 milles.



La coupe réussie du spi asymétrique permet à l'équipage de garder le contrôle du voilier tout en s'éclatant à la barre!

RUDE LE QUART de nuit avec ses 20-25 nœuds de face, même si la nuit étoilée et la sensation d'être seul au monde valaient au final le coup de tenir sa place sur le pont. Au mois d'avril, c'est bien connu, ne te découvre pas d'un fil... Jamais dicton populaire n'aura été aussi vrai que pendant ces 100 milles à bord du Révolution 29. Et plus encore lors de cette navigation de nuit au bon plein, puis au près, qui nous a menés du charmant port de La Meule, sur l'île d'Yeu, à l'île d'Aix. L'avantage d'une brise de secteur est, c'est qu'elle rime généralement avec grand soleil et absence de houle. A l'exception toutefois de la mer du vent qui peut générer un petit clapot cassant pas toujours facile à négocier. Le principal inconvénient, c'est le froid qui s'immisce partout malgré plusieurs couches de vêtements. Cette dernière navigation mettait un terme à l'essai d'un voilier original, grand frère du Révolution 22 qui avait déjà détoné à l'époque de sa sortie en 2013. Au moment de redécouvrir ce voilier révolutionnaire au port des Minimes, on est encore et toujours étonné par cette carène de scow à l'étrave camuse. Impossible de passer à côté de son imposant avant tout en rondeurs, de sa coque en alu ou de son rouf de couleur noire. Il s'était d'ailleurs déjà fait remarquer au Salon nautique de Paris de 2015, puis à La Rochelle en 2016. Même si cette carène a quelque chose de déroutant, force est de constater qu'elle a fait ses preuves sur le circuit des ministères. Ce n'est pas son architecte, David Raison, qui nous dira le contraire. Lui qui a vu son prototype *Magnum 747* avec sa fameuse étrave de scow remporter toutes les épreuves du circuit mini en 2011. Et c'est du reste encore un plan Raison, barré par Ian Lipinski, qui caracolait en tête de la série mini 6.50 en 2016. Dans le monde de la croisière, ces étraves rondes ne sont pas légion mais qui sait... L'histoire dira si le chantier Afep Marine, basé à La Rochelle, a eu raison avant tout le monde. En attendant, cet essai grandeur nature dans la brise devrait nous permettre de voir ce plan Raison en action au large et à toutes les allures. A bord, son jeune constructeur enthousiaste en la personne de David Roy qui a repris les rênes du chantier familial, un couple de propriétaires heureux et impatient d'avalier des milles et l'équipe de Voile Magazine. L'heure du rangement de l'avitaillement est toujours une bonne occasion pour apprécier la qualité des volumes intérieurs. Sans surprise, cette carène arrondie en autorise 30% de plus qu'un voilier de la même taille (moins de 9 mètres). Et cela se ressent forcément au niveau de la capacité de stockage. D'abord, il est possible d'utiliser les quatre petites étagères situées de chaque côté des bannettes ainsi que les filets disposés

derrière les dossiers. Mais l'espace principal se trouve sous les couchettes et les matelas du lit breton. Le carré, vous l'aurez compris, est très spacieux. En outre, il a été joliment dessiné par Samer Lasta dont la touche apporte un supplément d'âme. A noter que la couleur blanche des selleries ajoute à l'impression de grandeur. D'autant que la surface est complètement décloisonnée avec un grand lit breton sur l'avant. Cette couchette double, qui rejoint les bannettes du carré, forme un U donnant encore plus d'envergure à l'ensemble. Nous voilà désormais prêts à parcourir les 40 milles qui nous séparent des Sables d'Olonne. Le vent d'est-nord-est établi à une vingtaine de nœuds devrait nous pousser avec force au travers, une fois le pont de l'île de Ré dans notre sillage. Premier contact avec la barre franche, première sensation plutôt positive alors que nous naviguons avec un ris dans la grand-voile à corne et un génois partiellement roulé. La barre est toujours ferme mais jamais dure alors que des risées nous accompagnent avec régularité dans le pertuis breton. Le bateau



semble bien équilibré là où certaines unités seraient trop ardentes et déjà sur la tranche. Ce n'est pas un hasard si le Révolution 29 a été certifié en catégorie

A (pour trois personnes maxi) du fait de sa grande stabilité. Le plan de voilure avec un mât reculé, un génois à recouvrement judicieux, une quille profonde de 2,60 m constituée de plus d'une tonne de lest et beaucoup de volume sur le nez participent activement à l'équilibre de cette unité. Nous atteignons rapidement notre vitesse de croisière, à savoir autour de 8 nœuds à 80° du vent apparent. Le réglage de la GV est facilité par une grande barre d'écoute qui ferme le cockpit sur l'arrière, et par un palan fin. Calé sur une hiloire un tantinet étroite malgré le rajout d'une barre sur laquelle on peut s'appuyer, le barreur peut cependant mener sa monture en toute quiétude : le gouvernail répond toujours bien malgré les surventes à répétition...



L'étrave scow du Révolution 29 passe bien dans la mer.



« La barre reste ferme dans la brise mais jamais dure. »

On appréciera aussi l'envergure de ce cockpit confortable et ouvert sur l'arrière qui profite de la largeur continue du Révolution 29 depuis le maître bau jusqu'à la poupe. L'équipage trouve aisément sa place sur des bancs de belle dimension. La présence d'un surbau dans le fond du cockpit est de (Suite page 58)

Port de La Meule

Cette escale vaut vraiment le détour si les conditions météorologiques le permettent : c'est-à-dire avec des vents de secteur nord à est. Minuscule port de pêche pittoresque situé sur la côte sud de l'île d'Yeu, il découvre en grande partie. Il faut donc mouiller généralement à l'extérieur. Pour y accéder, de jour de préférence, en venant du nord, bien arrondir la pointe de la Père car des roches débordent vers le sud-est, puis faire cap sur le phare. En venant du sud, pas de danger particulier car la baie est saine. Il est possible de mouiller à l'extérieur du port mais il faudra affourcher pour limiter l'évitage. Autrement, des places sont accessibles le long du quai, voire au plus près de la plage si votre tirant d'eau vous le permet. Attention cependant aux nombreux bouts d'amarrage des pêcheurs du coin qui voient souvent d'un mauvais œil les nouveaux arrivants... A noter que le port de la Meule relève bien du domaine public maritime et qu'il est géré par le conseil départemental de la Vendée.

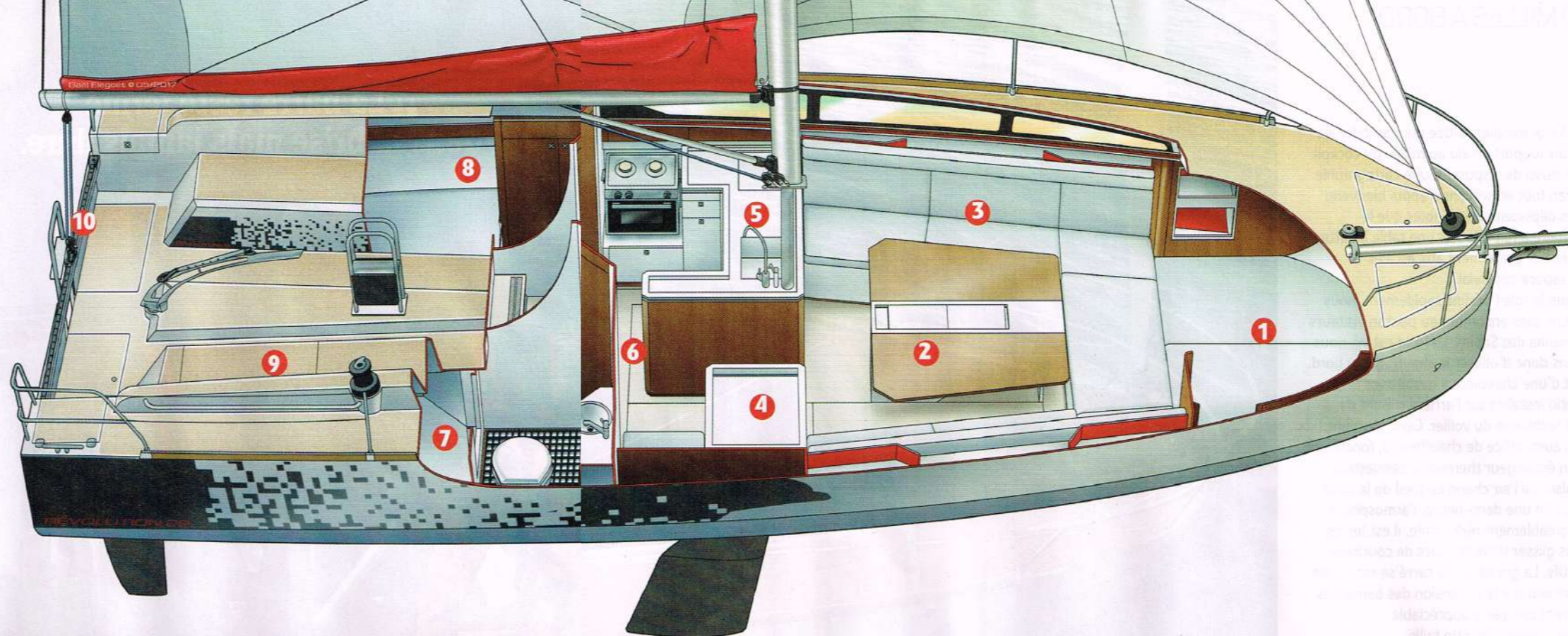


▲ Le port de La Meule mérite d'y faire escale. Attention toutefois, la place est comptée une fois à l'intérieur. On pourra toujours mouiller à l'extérieur si la météo est favorable.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	8,90 m
LONGUEUR FLOTTAISON	7,90 m
LARGEUR	3,50 m
TIRANTS D'EAU	1,10-2,60 m (quillard 2,20 m)
DEPLACEMENT	1 100 kg
LEST	4 570 kg
SV AU PRES	65 m ²
GENOIS	29 m ²
GRAND-VOILE	36 m ²
SPI	75 m ²
MATERIAU	aluminium
CONSTRUCTION	sur membrures et lisses
MOTORIZATION	Volvo D1 30 ch
RESERV. CARBURANT	100 l
RESERVOIRS EAU	90 l
ARCHITECTE	David Raison
CONSTRUCTEUR	AFEP Marine
CATEGORIE CE	A/3
PRIX DE BASE	125 000 €
PRIX BATEAU ESSAYE	205 000 €

Principales options : Quille pivotante (10 000 €), finition Cruising (5 000 €), chaudière Thermo Box (6 552 €) et groupe d'eau chaude (2 292 €), portique alu (5 232 €), moteur 30 ch (3 116 €), deux lecteurs de cartes, panneaux solaires (3 567 €), spi et bout-dehors (4 298 €), grand-voile à corne et génois sur enrouleur (9 726 €)...



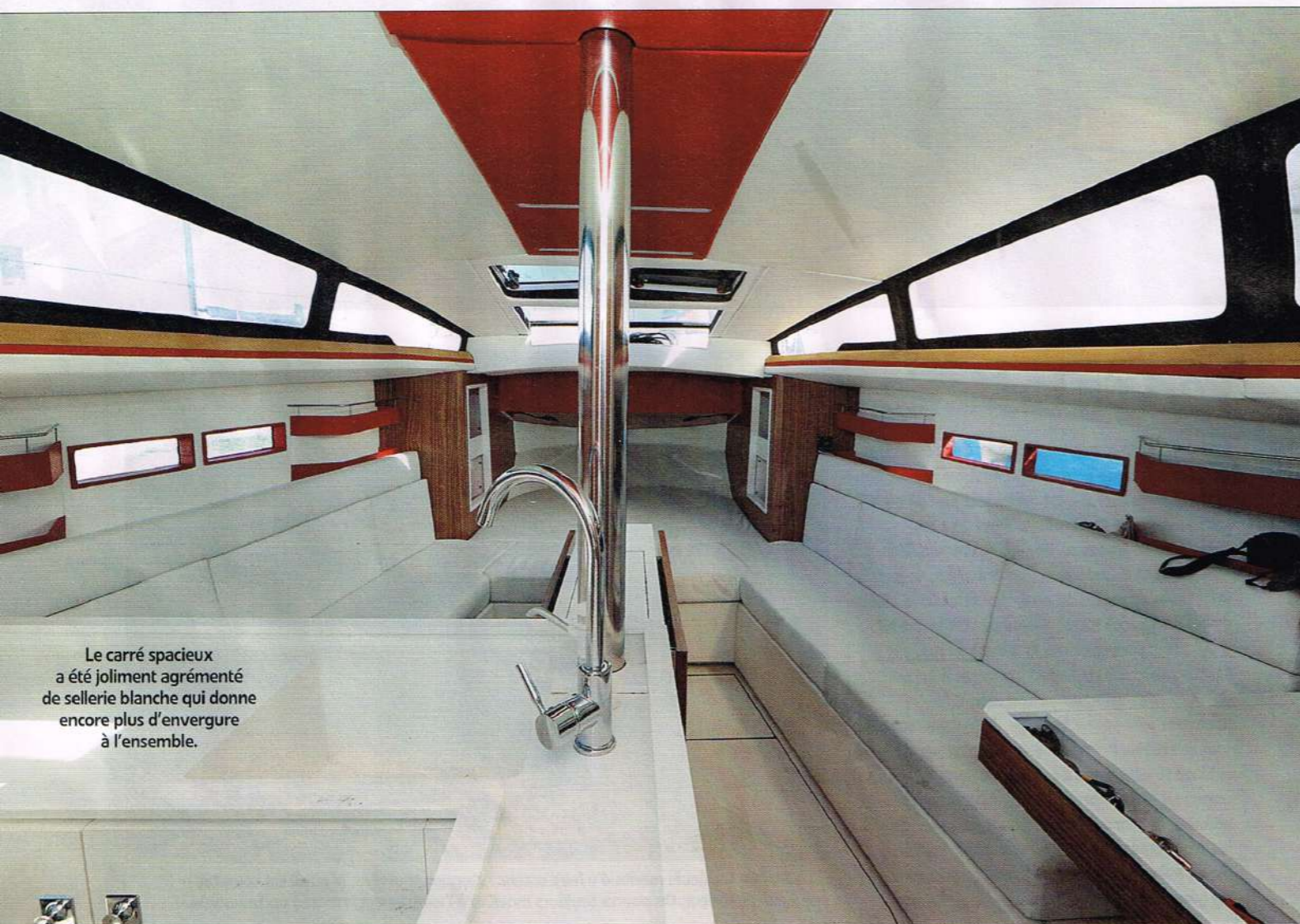
« Le volume intérieur de cette unité de moins de 30 pieds est spectaculaire. »

Le Rêvolution 29 en 10 points

1. Le lit breton aux dimensions XXL situé au niveau de l'étrave mesure 2,04 x 1,66 m aux épaules. La hauteur sous couchette est de 0,93 m.
2. La grande table à battants du carré mesure déployée 1,20 x 1,35 m. Elle peut facilement accueillir jusqu'à huit convives.
3. Les deux couchettes du carré font 2,34 m de long par 0,73 m de large. Au port, il est possible de les agrandir pour atteindre 1,09 m de large (dépliée).
4. La table à carte agrémentée de deux sièges (dont un repliable) est de 0,70 x 0,60 m.
5. La cuisine, positionnée dans la largeur, offre de belles dimensions :
6. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,89 m.
7. Le local technique positionné sur l'arrière tribord autorise bien du stockage : voiles, chaudière, annexe... Il mesure 1,89 x 1,02 m avec une hauteur de 1,02 m.
8. La cabine arrière bâbord est équipée d'une couchette double de 1,87 m de long sur 1,36 de large.
9. Les bancs du cockpit mesurent 1,87 x 0,48 m. La hauteur de l'hiloire est de 0,35 m.
10. La barre d'écoute Lewmar fait 2,25 m de long.



▲ Le cabinet de toilette est équipé d'un broyeur avec accès au local technique. ▲ La cabine propriétaire est très confortable et pourvue de rangements.



Le carré spacieux a été joliment agrémenté de sellerie blanche qui donne encore plus d'envergure à l'ensemble.



▲ L'étrave arrondie permet de disposer d'un lit breton king size sous lequel on peut ranger avitaillement et effets personnels dans des étagères.



▲ La table à cartes est de bonne taille. Le vide-poches est bienvenu - on aurait aimé un équipet supplémentaire. Le tableau électrique est pratique à utiliser.

surcroît une excellente idée pour se caler les pieds. Un support en alu au milieu du cockpit permet aussi de disposer d'une cartographie sur écran tout en servant d'appui bienvenu lors des déplacements. A noter que le propriétaire a fait rajouter une table à battants pour profiter pleinement aux escales de cet espace convivial.

Alors que le soleil décline rapidement, nous accostons sans encombre au ponton visiteurs de la marina des Sables. Le froid est vif, nous décidons donc d'utiliser le chauffage du bord. Il s'agit d'une chaudière à gazoil avec serpentin installée sur l'arrière tribord dans le local technique du voilier. Cette dernière, qui fait aussi office de chauffe-eau, fonctionne avec un échangeur thermique permettant d'expulser de l'air chaud au pied de la table à cartes. En une demi-heure, l'atmosphère s'est agréablement réchauffée, il est temps de nous glisser dans nos sacs de couchage respectifs. La grandeur du carré se répercute logiquement sur la dimension des bannettes qui offrent une place appréciable pour un croiseur de cette taille.

UN BORD DE SPI JUBILATOIRE

La nuit est courte, il nous faut repartir, cap sur le port de La Meule sur la côte sud-ouest de l'île d'Yeu. Le vent, toujours aussi soutenu, devrait nous pousser au grand large. Nous envoyons la GV en un tournemain, aidé il est vrai d'une personne reprenant à la volée la drisse au pied de mât. Le piano bien organisé avec un retour de toutes les manœuvres sur deux winches positionnés sur le haut du rouf est classique mais efficace. Cela nous encourage à envoyer le spi asymétrique de 75 m² bien coupé par la voilerie HSD – comme le reste de la garde-robe présente à bord – surtout que celui-ci est monté avec une chaussette. Les écoutes passent par de petits loops situés au pied du premier chandelier et reviennent sur deux winches situés sur les hiloires. L'amure est reprise sur un bout-dehors amovible facile à manier. Attention cependant au circuit de la drosse d'enrouleur qui peut vite s'avérer piégeux lors des déplacements. En quelques minutes nous voilà partis à vitesse grand V sur un long bord de spi totalement enivrant. La moyenne au speedomètre s'aligne autour des 10 nœuds. Dans les claques de vent et poussés par un peu de mer nous atteignons même la vitesse spectaculaire de 15,8 nœuds; un véritable délice à la barre! Pour un déplacement de 4,5 tonnes, c'est une bien jolie performance tout de même... Le bateau reste toujours bien à plat, l'étrave tout en rondeurs soulage rapidement même si nous avons tendance parfois à pousser un peu d'eau. Cependant, un œil sur l'écoute de GV est toujours de mise pour éviter de partir au tas. Nous avalons les 27 milles qui nous séparent de l'île d'Yeu en un temps record en laissant



« Malgré du fardage et ses deux safrans, le Rêvolution 29 reste facile à manier au moteur. »

un sillage bouillonnant derrière nous. Déjà se profile le phare des Corbeaux qui signale la côte sud-est de l'île. C'est le moment que choisit l'amure pour nous lâcher soudainement alors que le vent forcé pour atteindre les 25 nœuds établis. Plus de peur que de mal puisque l'utilisation de la chaussette nous permettra d'affaler rapidement sans jamais nous mettre en danger. Nous perdons quand même le sac à spi dans la bataille. Les mousquetons qui le maintenaient se sont carrément arrachés lorsque le bout d'amure a cédé. Cet avertissement nous fait alors

prendre conscience qu'il était temps de calmer le jeu... Le génou reprend sa place et nous voilà désormais en route vers le port de La Meule à une vitesse plus raisonnable. Cette escale bien connue de l'île d'Yeu (voir encadré) nécessite de bien préparer son approche et ses calculs de marée. Après avoir tenté de mouiller dans la baie des Vieilles, nous abandonnons rapidement cette idée car elle est trop exposée au vent d'est. Nous contournerons alors la pointe de La Tranche, cap sur La Meule. De nombreux casiers jalonnent le parcours, balisant au

LE REVOLUTION 29 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Révolution 29	RM 970	Django 980	Sun Odyssey 349
LONG. DE COQUE	8,90 m	9,65 m	9,80 m	9,97 m
LARGEUR	3,50 m	3,70 m	3,60 m	3,44 m
TIRANTS D'EAU	1,10-2,60 m	2,10 m	1,95 m	1,98 m
DEPLACEMENT	4 570 kg	4 100 kg	3 500 kg	5 350 kg
LEST	1 100 kg	1 234 kg	1 450 kg	1 580 kg
SV AU PRES	65 m ²	61,10 m ²	72 m ²	55,30 m ²
ARCHITECTE(S)	David Raison	Marc Lombard	Pierre Rolland	Marc Lombard
MATÉRIAU	aluminium	CP époxy	sandwich verre/PVC	stratifié de verre
CONSTRUCTEUR	AFEP Marine	Fora Marine	Marée Haute	Jeanneau
PRIX DE BASE	125 000 €	144 000 €	170 000 €	102 000 €

L'avis de Voile Magazine. Le RM 970 est le concurrent direct du Rêvolution 29 même si les matériaux de construction diffèrent. Nous avons consacré un comparatif à ces deux modèles dans le VM n°251. Cependant, les nouveautés en aluminium manquent un peu sur le marché.



▲ Le cockpit bien protégé par sa capote est très convivial. On ne manque pas de place!



▲ La gigantesque table à battants du carré fait encore une fois la part belle à l'espace.

Le liège projeté, la bonne idée!

Le pont du Rêvolution 29 est revêtu d'un antidérapant en liège projeté qui ne passe pas inaperçu avec son coloris noir et beige. A noter que ce produit peut être proposé en plus de trente-cinq coloris différents ainsi qu'en plusieurs granulométries : grain fort, moyen ou fin. Ce procédé est aussi utilisé à l'intérieur du voilier



▲ L'antidérapant en liège projeté remplit parfaitement son office même lorsque le pont est trempé par les embruns.

pour garantir une meilleure isolation avec une couche directement projetée sur l'aluminium en plus des 30 mm de mousse isolante. Issu du savoir-faire de la société Eco Logic Equipements créée en 2012 pour les besoins du chantier Afep Marine, ce procédé est une solution d'avenir puisque parfaitement durable. En effet, le liège, matériau noble et techniquement prometteur, peut être prélevé sans abattage, protégeant ainsi les forêts où ils sont élevés. Les caractéristiques de ce produit jouent également en sa faveur avec sa forte résistance à la chaleur et son rôle de pondérateur thermique. Le liège projeté limite la formation de la condensation et de l'humidité en stoppant l'effet de pont thermique (différence de température entre l'intérieur et l'extérieur) tout en garantissant un air plus sain sous le pont. Sur ce dernier, l'utilisation d'une résine acrylique à haute résistance autorise une forte abrasion bienvenue pour les déplacements, même lorsque des paquets de mer viennent mouiller régulièrement le voilier.

A voir... et à revoir!

passage les principaux écueils. Nous préférons donc tout affaler pour finir notre approche au moteur. Le Volvo DI 30, préféré au DI 18 proposé à l'origine par le chantier, prend la relève avec brio, bien aidé par son hélice tripale repliable. Même si nous arrivons avec la pleine mer, le passage entre la jetée et les cailloux reste étroit. Tout le monde à bord se concentre sur cette entrée un peu plus difficile à négocier qu'un mouillage classique. En effet, outre les nombreuses barques de pêche sur corps-mort, la place à l'intérieur est véritablement comptée, les roches n'étant jamais très loin... Nous trouvons finalement une petite place à quelques longueurs de la jetée. Partis avec l'ambition d'échouer, nous nous contenterons en définitive d'un mouillage sur 3-4 mètres de fond. En effet, avec ces tout petits coefficients de morte-eau (38 pour être précis), il faudrait venir se poser au fond du port, au beau milieu des va-et-vient. Ce qui est matériellement impossible et très mal vu par les pêcheurs sourcilieux. Pour plus de sécurité, nous relevons notre quille pivotante.

UN GUINDEAU BIEN DIMENSIONNE

Nous passons alors d'un tirant d'eau de 2,60 m à 1,10 m, profondeur beaucoup plus adaptée à l'endroit. Il nous faudra quand même plusieurs tentatives avant de poser correctement notre ancre de type socle de charrue et d'un poids généreux (14 kg). La faute à un vent qui descend avec irrégularité des falaises surplombant notre mouillage : une fois il ramène la poupe sur les roches environnantes, une autre l'arrière à quelques mètres de la cale... Heureusement que le guindeau qui distribue la chaîne vers une double baille à mouillage est bien dimensionné et surtout électrique ! Finalement, nous trouvons la solution en nous amarrant en plus sur une bouée appartenant à un pêcheur pour le coup conciliant. Fini les évitages stressants, les joies de l'escale s'offrent à nous. Il faut dire que le Révolution 29 s'y prête bien. Le cockpit suffisamment large permet à tout le monde de s'y retrouver, même en étant cinq à bord. Les battants dépliables sur la jupe sont un sacré plus pour descendre le moteur hors bord dans l'annexe ou tout simplement s'adonner à la baignade. Le portique, avec son arceau amovible, ajouté depuis notre essai de septembre, est également ingénieux pour la croisière. Au lieu d'un bossoir classique avec système de poulies pour faire tomber le dinghy, il suffit de laisser glisser l'arceau mobile pour mettre à l'eau. Enfin, l'espace sur le rouf et la plage avant est appréciable pour profiter du soleil ou encore gonfler et dégonfler l'engin pneumatique. Quant à l'intérieur, extrêmement lumineux avec ses innombrables hublots et son rouf largement vitré grâce à un grand plexiglas zénithal, il garantit une vue pratiquement panoramique.



Pratique Le cockpit recouvert de liège projeté est grand et fonctionnel. Le surbau, dans le fond, permet d'être bien calé à la gîte. A noter le portique avec arceau amovible qui supporte deux panneaux solaires de 100 watts chacun.



Pratique Les commandes du pilote automatique et de la quille pivotante sont positionnées en haut de la descente, malin!



Pratique Les grands panneaux de pont zénithaux permettent de garder un œil sur les voiles depuis les bannettes du carré.



Pratique Les deux battants de la jupe facilitent les manœuvres de l'annexe et la baignade.



Pas pratique Les winches d'embrague sont un peu petits pour la taille des voiles d'avant.



Pas pratique La manette des gaz n'est pas idéalement située. On a souvent tendance à taper dedans.



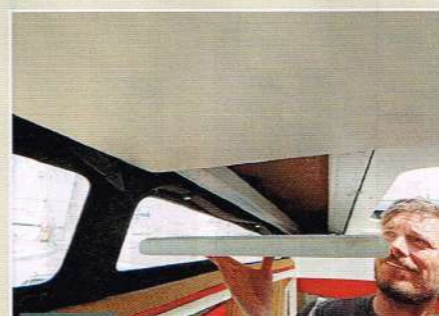
Pratique Les manœuvres au pied de mât sont sécurisées grâce aux deux balcons et à l'antidérapant de très bonne qualité.



Pratique La cartographie est toujours bien visible depuis le poste de barre.



Pratique Les bannettes du carré sont pourvues de véritables cloisons anti-roulis. Celles-ci, en position basse, permettent également d'agrandir la couchette lors des escales au port.



Pratique Les vaigrages, assemblés par des Velcros, sont très simples à manipuler en cas d'intervention.



Pratique La capacité de rangement sous les bannettes est impressionnante pour un voilier de moins de 9 mètres.



Avec la quille pivotante du Révolution 29 (1,10 m), on peut venir mouiller au plus près des cailloux.

Revers de la médaille il y fait vite chaud mais la possibilité d'ouvrir les panneaux de pont situés à l'avant du rouf autorise une aération optimale du carré.

Le temps passe bien trop vite dans cet endroit magique où il fait bon admirer les fonds translucides et les allers et venues des bateaux de pêche. Tout cela sous le regard bienveillant du phare de La Meule qui trône fièrement en haut des cailloux. La préparation collégiale de la navigation de nuit à venir nous permet d'utiliser l'immense table du carré à double battant. On pourrait facilement tenir à huit autour d'elle ! C'est aussi le moment de préparer la salade de thon et la soupe en prévision d'une traversée au près dans du vent relativement fort (20-25 avec des bouffes à 29 nœuds). La cuisine est incontestablement digne de celle d'un croiseur de 40 pieds.

Sa disposition en U dans le sens de la largeur a de quoi surprendre mais encore une fois, la conception atypique du Révolution 29 autorise bien des aménagements. Nous disposons ici d'une gazinière sur cardan avec deux feux, d'un évier de bonne taille, d'un grand frigo et de rangements sous celui-ci et le long du bordé. Nous quittons avec regret cette escale hors du temps pour nous frotter à la réalité d'un bon avis de vent frais. Il est décidé de prendre deux ris dans la grand-voile tant que nous sommes sous le vent de l'île et ainsi nous éviter une manœuvre périlleuse de nuit. Avec des prises de ris automatiques, la tâche reste toujours aisée, d'autant que les passavants sont larges et bien dégagés et la présence de balcons au pied de mât très sécurisante. Quant au pont, il est recouvert d'un antidérapant en liège projeté de très bonne qualité (voir encadré). En effet, même trempé par des paquets de mer, il reste abrasif et la botte ne dérape jamais dessus...

Une fois au large, David Roy, s'en donne à cœur joie en gardant jalousement la barre

une bonne partie de la nuit. Il faut dire que le bateau passe bien la mer malgré des vagues de face et une allure proche du près serré. Tant que le barreur est attentif à bien abattre dans les creux, le Révolution 29 ne s'arrête pas. Cependant, gare à la tentation du lof car la vitesse chute alors rapidement. Nous tapons souvent dans la vague mais la construction aluminium en plaques soudées avec un assemblage autoporté en fourchette sans mollar aux sollicitations de notre navigation. Aucune crainte à avoir, ce voilier c'est du solide ! La vie à bord, même avec une forte gîte, est toujours agréable malgré une petite fuite au niveau du plexiglas au-dessus du lit breton. Celle-ci répandra un peu d'eau de mer à l'intérieur. Il semblerait que le joint en

Sikaflex n'ait pas tenu le coup, dommage mais rien de dramatique. Alors que le phare de Chassiron sur l'île d'Oléron est en vue, nous profitons du changement de quart pour nous étendre dans les bannettes du carré. Avec leur planche antiroulis de bonne qualité, nous ne mettons pas longtemps à tomber d'un sommeil de plomb malgré le froid intense d'une fin de nuit glaciale. C'est sous un beau soleil que nous nous levons pour admirer la côte de l'île d'Aix avec, au loin, le port de La Rochelle, synonyme de la fin de notre périple venté. Essai parfaitement réussi pour ce bateau costaud et confortable qui ne demande qu'à enchaîner les milles en toute confiance. Gageons qu'un deuxième exemplaire ne tardera pas à voir le jour ! ■

Un moteur performant

Proposé en standard avec un Volvo D1-18, ce Révolution 29 a été doté d'un D1-30 par ses propriétaires. Ce moteur de 30 chevaux permet d'atteindre des vitesses très intéressantes à un régime relativement bas. Revers de la médaille, il est assez bruyant dans la couchette arrière. Côté consommation, l'autonomie est honnête pour un réservoir de 100 litres. Il faut dire que l'hélice tripale repliable joue parfaitement son rôle. En manœuvre, pas de souci particulier même si dans le vent fort, il vaudra mieux présenter l'arrière au vent pour s'éviter des complications liées à la présence des deux safrans.

