



RÉVOLUTION 24

Du volume et des idées

Les bateaux de course ont déjà adopté les étraves rondes et les carènes de scow qui offrent beaucoup de stabilité et de puissance. Les bateaux de croisière y viennent à leur tour. Le chantier Afep avait été le premier à décliner un plan David Raison pour la croisière, avec le Rêvolution 22, bientôt suivi d'un 29. Avec le 24, la formule semble encore plus aboutie.

CONDITIONS DE L'ESSAI: La Rochelle, vent d'Est-Nord-Est, 5 à 12 nœuds, mer calme.

On s'est beaucoup interrogé sur les « nez ronds » apparus d'abord en Mini-Transat grâce au talent et à la pugnacité de David Raison, qui a su mettre en forme ce concept et surtout prouver sa viabilité en l'imposant en course. Il n'est plus le seul à

proposer des étraves aussi larges, mais il reste le premier à avoir signé un bateau de croisière inspiré de son mini. Le Rêvolution 24 que nous essayons aujourd'hui est déjà le troisième modèle proposé par le chantier Afep Marine et, logiquement, il tire le meilleur de cette drôle de carène. En termes d'architect-

ture navale : une carène très large dès l'étrave confère beaucoup de stabilité au bateau, lui permet de porter davantage de toile plus longtemps et induit beaucoup moins de déformation des lignes d'eau à la gîte. Cela se traduit par des vitesses moyennes impressionnantes, hier en mini, aujourd'hui également en Class40 et en IMOCA.

En croisière, cette stabilité s'avère aussi un gage de confort, la gîte – sauf à forcer – restant limitée. Et le gain en volume dans les emménagements est tout simplement énorme. A bord de ce 24 pieds, on dispose de la hauteur sous barrots mais aussi d'un immense couchage avant qui prolonge les banquettes du carré. Le choix de très

grands hublots zénithaux augmente encore cette sensation d'espace. Les aménagements sont en fait organisés autour du puits de quille, cette dernière étant relevable verticalement.

LA SIMPLICITÉ ASSUMÉE

Du coup, la descente est décentrée et l'on trouve en entrant dans le bateau la cuisine en long sur bâbord avant d'accéder au très généreux carré. En revenant sur tribord, on accède aux toilettes, munies d'un placard à cirés et qui donnent accès à une vaste soute technique. Il y a de la place, il y a des rangements, mais la finition gagnerait sans doute



Vidéo de l'essai sur
voilesetvoiliers.ouest-france.fr



Puissant. La carène de scow confère beaucoup de stabilité au Révolution. Elle donne aussi l'impression d'un voilier beaucoup plus grand que ses 7 mètres.



Confortable. Le cockpit est simple mais on y est confortablement installé. Le bon antidérapant du pont et des bancs ajoute à l'ergonomie du plan de pont.

à être plus soignée – un choix assumé par le chantier, qui souhaite proposer le bateau à un tarif raisonnable. Ici la simplicité est la règle. Ainsi l'isolation thermique en liège projeté sert de vaigrage. Un épais tapis antidérapant permet de marcher à même les fonds et comme ces derniers sont très plats, on ne s'en formalisera pas. La cuisine est simple : un réchaud deux feux sur cardan et un évier encadré par des plans de travail. Côté rangement, on trouve des tiroirs, un long équipet avec des fixations élastiques prévues pour les bouteilles et autres contenants. Et puis un espace sous les tiroirs pour caler des caisses de rangement : on n'est pas dans un chalet suisse, mais cela fonctionne et c'est facile à nettoyer. Ajoutons à ce que l'on vient de décrire une très grande couchette double à l'arrière (qui dispose aussi d'équipets et d'une aération sur le tableau arrière) et l'on comprendra que

ce Révolution 24 a davantage d'ambition qu'un dayboat.

D'ailleurs nous n'allons pas nous contenter de quelques bords dans les pertuis puisque nous partons en début d'après-midi pour un grand tour de l'île de Ré suivi d'une nuit au mouillage.

GÉNOIS, SPI, GENNAK : TOUT Y PASSE

La balade démarre au portant, direction La Pallice, puis passage sous le pont. Avec un vent de terre un peu capricieux. Jusqu'au pont de l'île de Ré, ça va. Nous sommes entre travers et grand large, notre Révolution glisse à allure raisonnable, entre 5 et 6 nœuds. C'est quand même un petit bateau. Mais une fois passé le pont et alors que nous saluons Saint-Martin puis l'entrée du Fier d'Ars, le vent mollit alors même que nous

abattons progressivement. Heureusement, nous pouvons envoyer le spi. Le bout-dehors qui passe dans un anneau au niveau de l'étrave se bloque dans un pontet (repliable) sur le pont. Après la pointe des Baleines, nous lofons progressivement dans un vent évanescant et le spi est affalé. Et on commence à se dire que ce tour de l'île de Ré a tout d'un piège. Sauf que nous avons à bord une arme fatale : un grand gennaker que l'on amure sur le même bout-dehors que le spi. Et cette grande voile va se révéler diablement efficace. Cap sur l'île d'Aix, nous reprenons de la vitesse : 5, puis 6 et enfin 7 nœuds entre travers et bon plein. Le vent est revenu et avec lui l'espoir de trouver un mouillage avant la nuit. La position à la barre – installé sur les hiloires – est très bonne, le dos dans les sangles des filières et les pieds bien calés sur le banc muni d'un antidérapant efficace et confortable. La grand-voile

revient sur une tourelle centrale, mais le barreur dispose aussi d'un palan fin. Le réglage de la barre d'écoute (rejetée tout à l'arrière) doit pouvoir gagner en fluidité. Dans le cockpit, on est d'autant mieux protégé que le rouf, rehaussé dans sa partie arrière, est prolongé d'une casquette. Un bon point aussi pour le cale-pied central en fond de cockpit, efficace sans être agressif. Le soleil se couche pour notre arrivée à l'île d'Aix. Au mouillage, on apprécie la grande surface de la plage avant tout comme la baille peu profonde d'où l'on extrait l'ancre facilement. La nuit sera presque paisible. C'est lorsque le courant vient contrarier le vent et qu'un léger clapot se manifeste, que l'on comprend qu'une carène de scow n'a pas que des avantages. La mer vient gentiment cogner contre les sections évasées de l'avant et il nous faudra quelque temps avant de nous y faire. ■



1 - Que la lumière soit ! Le carré se prolonge par la grande couchette double de l'avant. Avec les grands hublots zénithaux, la lumière est reine.

2 - Coin cuisine. Elle ne prend pas beaucoup de place mais il y a tout le nécessaire pour préparer un repas chaud.

3 - Toilettes. Hauteur sous barrots royale pour le grand cabinet de toilette.

4 - Longue nuit. Contre le bordé bâbord, la couchette arrière s'étend sur 2,50 mètres !

5 - Compartiment technique. Un bel accès au moteur mais aussi de la place pour stocker du matériel et des équipements de confort.



CE QUI NOUS A SÉDUITS

Le concept tient ses promesses tant sous voiles que dans les emménagements.

- ▶ L'ergonomie du cockpit.
- ▶ La plate-forme arrière.
- ▶ La grande taille des couchages.

CE QUI NOUS A DÉPLU

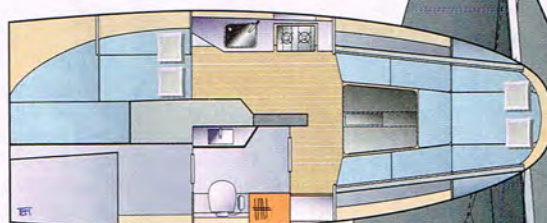
D'accord pour la simplicité et la rusticité, mais les emménagements pèchent par manque de finition.

- ▶ Le bruit au mouillage en cas de clapot.
- ▶ Le choix du Plexiglas pour la table de carré.



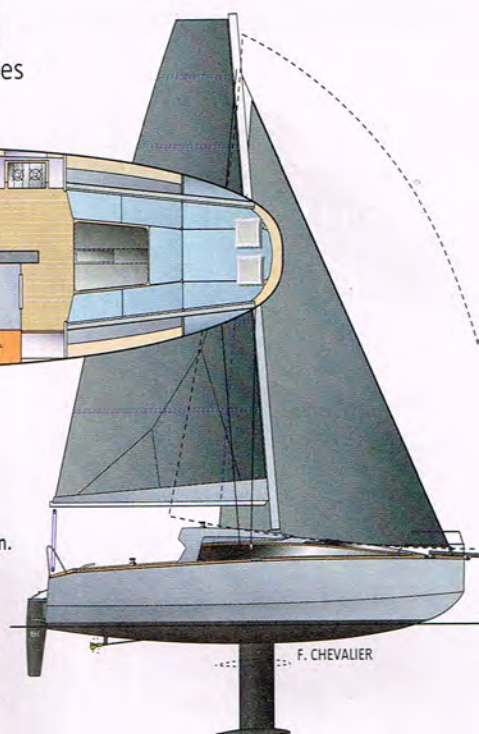
RÉVOLUTION 24

Du volume et des idées



NOS MESURES

- Couchage avant : 2 (250 x 80 cm) ou 190 x 230 cm.
- Couchage arrière : 200 x 157 cm.
- Table du carré : 110 x 85 cm.
- Hauteur sous barrots : 194 cm (descente), 172 cm (carré).
- Hauteur sous barrots toilettes : 193 cm.
- Bancs de cockpit : 195 x 35 cm.



LES CHIFFRES de Voiles et Voiliers

	RÉVOLUTION 24	MOJITO 650	MAXUS 26
Longueur	7,25 m	6,50 m	7,62 m
Longueur flottaison	6,00 m	5,40 m	7,35 m
Largeur	2,89 m	3,00 m	2,82 m
Tirant d'eau	0,90-1,90 m	0,80-1,85 m	0,40-1,45 m
Déplacement	2100 kg	1200 kg	2380 kg
Surface de voile au près	38,50 m ²	38 m ²	39 m ²
Grand-voile	22 m ²	21 m ²	24 m ²
Génois	16,50 m ²	17 m ²	15 m ²
Matériau	aluminium	sand. lin-polyester-mousse PET	strat. verre polyester
Architecte	David Raison, David Roy	David Raison	Jacek Daszkiewicz
Chantier	Afep Marine	IDBmarine	Northman
Prix de base TTC	89 500 €	78 000 €	51 527 €

Constructeur : Afep Marine, www.afep-marine.com

PRIX DE BASE TTC 89 500 €

PRIX DU BATEAU ESSAYÉ 111 800 €

PRINCIPALES OPTIONS

Pack voiles racing HDS (grand-voile et génois en black mylar) 5 880 €

Spi 60 mètres carrés et accastillage 4 648 €

Grand vitrage de roof zénithal en Plexiglas 14 mm 1 908 €

Gennaker avec enrouleur Profurl 3 682 €

Accastillage de pont racing (retour barreur, palan + palan fin) 1 682 €

CONCLUSION

Ce drôle de voilier en aluminium bénéficie d'un roof au design soigné qui nous ferait presque oublier son imposante étrave. A la barre, on a la sensation d'être sur un voilier sensiblement plus grand et le volume des emménagements confirme cette impression. Grâce à sa quille relevable et à la solidité de sa coque, on ne craindra pas d'explorer les moindres recoins du littoral. Mais une paire de béquilles reste nécessaire pour échouer sans trop solliciter les safrans. Une proposition originale à même de séduire une petite famille d'aventuriers.

1 - Beau cockpit. Le cockpit est bien abrité par le roof qui est lui-même prolongé d'une petite casquette que l'on appréciera pour se protéger de la pluie ou du soleil. Le plan de pont est très fonctionnel avec un winch central sur lequel reviennent les drisses et qui sert aussi à remonter la quille.

2 - Etrave XXL. L'un des intérêts du scow, c'est cette très grande plage avant que l'on apprécie pour manœuvrer. Ici deux grands coffres dont l'un sert de baille à mouillage. Le davier est fixé sur le pied central du balcon avant.

3 - Plate-forme de bain. On ne s'y installera pas pour bronzer mais cette petite plate-forme facilite l'embarquement depuis l'annexe et cache une échelle pour le bain. Ainsi placée, elle représente aussi une protection pour les safrans si l'on souhaite s'amarrer cul à quai.