

# Voile magazine

Manche-Atlantique

## LE PALMARES

### des ports d'escale (2)

- ▶ ACCUEIL, TARIFS, EQUIPEMENTS, SANITAIRES... 95 PORTS PASSES AU CRIBLE
- ▶ CHERBOURG, SAINT-CAST, LA TRINITE ET HENDAYE A L'HONNEUR

### A SAISIR

50 équipements  
à moins de 100 €

### PRATIQUE

Un siège incurvé  
pour la table à cartes

100 milles à bord

### REVOLUTION 22

Un bateau incroyable



## BRAVO ALESSANDRO !

L'arrivée qui conclut le Vendée Globe en beauté

**AMEL 55, UN CROISEUR EXCEPTIONNEL PAR UN CHANTIER UNIQUE**  
**TRANSFORMEZ VOTRE ORDINATEUR EN CENTRALE DE NAVIGATION**  
**DERNIER CHAPITRE AUSTRALIEN POUR LE VOYAGE DE TIBAO**  
**OCCASION : UN SUN ODYSSEY 43 EQUIPE GRANDE CROISIERE**



L 19898 - 208 H - F: 5,70 € - RD



5,70 € - N° 208 H - AVRIL 2013  
Bel. Lux.: 6,90 € - CH: 9,70 FS - Can.: 9,70 \$CAD  
Port. cont.: 6,90 € - Gr. Esp. 91: 6,90 € - DOM/01: 6,30 €  
ROMA: 7,40 € - Col. JS: 885 XPF - Col. JA: 1 150 XPF  
Pol. JS: 870 XPF - Pol. JA: 1 750 XPF - Maroc: 20 MAD



REVOLUTION 22

# Balade insolite pour croiseur tout-terrain

Cet incroyable petit bateau nous avait épatés par ses bonnes dispositions dans la brise lors de l'élection du Voilier de l'année. Restait à le tester dans le petit temps, mais surtout à vérifier ses capacités en croisière.

Texte et photos : Loïc Madeline.

Nous quittons le canal de Brouage au lever du soleil. Les berges, comme le pont du bateau, sont encore couvertes de givre.



**VOUS AVEZ BIEN CHOISI** votre jour ! De fait, le ciel est parfaitement dégagé au-dessus de La Rochelle et le soleil d'hiver réchauffe l'atmosphère. Au cœur de février, ces belles journées sont rares et l'on peut se féliciter de démarrer notre « 100 milles à bord » dans de pareilles conditions. Sauf que...

Un bateau à voile a besoin d'un minimum de vent et pour l'instant, le minimum est à peine atteint par Sa Majesté Eole. Et nous devons commencer par chasser les rares risées au moteur. Deux nœuds de vent ici, peut-être trois là, mais jamais cinq et nous sommes bien à la peine pour donner à notre Révolution 22 une gîte présentable. Heureusement que le spi asymétrique est là pour nous déhaler. Mais même avec deux équipiers sous le vent, le Révolution reste à plat, ou presque. Il faut dire que cet étonnant bateau toute rond est presque aussi large à l'étrave qu'au tableau arrière. Le génial dessin de David Raison offre un surplus de stabilité par rapport à une carène classique qui se traduit par autant de puissance en plus. Pour gagner des courses, c'est impeccable et David l'a brillamment démontré en remportant la dernière Mini-Transat. Et pour partir avec une petite famille en croisière ? C'est ce que nous allons voir. Tôt ce matin, nous sommes arrivés à quatre, avec nos affaires et notre avitaillement pour trois jours de découverte. Forcément, en plein hiver, on ne lésine pas sur les polaires ou sur l'épaisseur des duvets et nous voilà vite avec un joli volume de sacs en tout genre dans le cockpit. Ce premier test est brillamment passé par le bateau dont les nombreux coffres et les grands équipets avalent sans rechigner l'ensemble de nos affaires.

Nous quittons le catway au moteur. Pas de problème, c'est un petit bateau et il n'y a pas de vent. Et puis il s'agit d'un moteur hors bord que l'on peut faire pivoter pour manœuvrer à petite vitesse. Les 6 chevaux nous semblent suffisants mais ils étaient un peu limités, lors de l'élection du Voilier de l'année, pour faire face aux vagues et au vent. La largeur de l'étrave se paie logiquement dans ces conditions. Rien de tout cela aujourd'hui et l'on peut tranquillement hisser la grand-voile



▲ Une succession de sauts de puce dans les pertuis, à l'image d'une croisière en famille.

en empruntant le chenal. Une seconde avant de hisser, on insère les deux lattes supérieures. La grand-voile est à corne et les deux lattes qui forcent sur le tissu ont du mal à rentrer dans le lazy bag. Mais il n'est pas indispensable de les retirer pour ferler la GV, il suffit d'appuyer un peu pour qu'elles trouvent leur place dans le lazy. Même avec sa corne, cette grand-voile n'a rien d'impressionnant. D'autant que nous la contemplons depuis un très grand cockpit. Le génois est encore plus petit et ne demandera pas beaucoup d'efforts à l'embarqueur. C'est le paradoxe de ce drôle de bateau. Il est petit mais offre le confort d'un grand. Sa limite aussi, on ne peut pas à la fois profiter de la stabilité d'un bateau de 8 mètres et de la vivacité d'un petit dériveur.

## OBJECTIF BROUAGE, UN PORT OUBLIÉ DE LA MER

Néanmoins, le Révolution n'est pas manchot dans les petits airs. Et si l'on n'hésite pas à utiliser le spi asymétrique dès le travers du vent réel, on s'en sort plutôt bien. Le GPS nous confirme que nous marchons alors à la vitesse du vent, soit 4 nœuds. De quoi tracer la route en direction de l'île d'Aix, mais pas de quoi s'amuser outre mesure à la barre. Entre la stabilité du bateau, les deux safrans et le système de liaison qui les relie, on cherche en vain un peu de sensibilité. Sauf qu'il ne faut pas oublier que nous sommes à bord d'un bateau 100% croisière et que la chasse aux risées sur plan d'eau asthmatique n'est pas son programme. Et puis nous sommes certains qu'il doit être possible de limiter les frottements dans les transmissions. Même si le côté rustique du système a aussi ses avantages, que nous ne tarderons d'ailleurs pas à vérifier.

Pour l'heure, nous attrapons un corps-mort devant le port d'Aix. La faim nous commande cette pause à l'étable de basse mer. Nous devons préparer notre prochaine navigation jusqu'à une escale toute proche mais qu'aucun d'entre nous n'a encore ralliée : Brouage. La citadelle est aujourd'hui enchâssée dans les marais et le chenal qui y mène n'est plus guère emprunté que par des barges d'ostréiculteurs. Mais l'Histoire nous raconte que ce port, autrefois spécialisé dans le commerce du sel, était plus actif que celui de Rochefort. Les images entrevues nous tentent, la marée est favorable et nous décidons de saisir l'occasion. La carte du SHOM (7405L) nous indique bien une bouée d'entrée de chenal. Après, la route se fera au ralenti et un peu au jugé, tout en gardant un œil sur le réservoir d'essence. Les surprises commencent à cette fameuse bouée d'entrée, une latérale rouge : elle n'est pas seule mais à quelques mètres d'un piquet vert. Problème : pour faire route vers Brouage, il faudrait laisser la rouge à droite et la verte à gauche. Dans le doute, et pour ne pas heurter nos habitudes, nous choisissons de les

« La grande stabilité du Révolution que nous avons testé dans la brise n'est pas un atout dans le petit temps. »



La citadelle de Brouage domine un paysage de marais salants et de polders gagnés sur la mer.



▲ La table accueille facilement cinq personnes. Montée sur une colonne centrale, elle s'abaisse afin de se transformer en couchette double extra-large.



contourner toutes les deux par le sud, nous aurons au moins respecté la rouge ! Ensuite, nous longeons des piquets de parc à huîtres, d'abord plus ou moins épars, puis suivant un espacement de plus en plus régulier. A l'avant, David Roy a transformé son anode en sonde et va régulièrement jauger la profondeur. A la barre, on s'applique à rester près des piquets mais pas trop quand même. De temps à autre, une pelle frotte un peu dans la vase. Impossible de deviner la profondeur de l'eau sauf à observer les mouettes marcher à quelques mètres de nous. Bientôt, la terre émerge.

## PAS DE GOELAND MAIS DES CIGOGNES

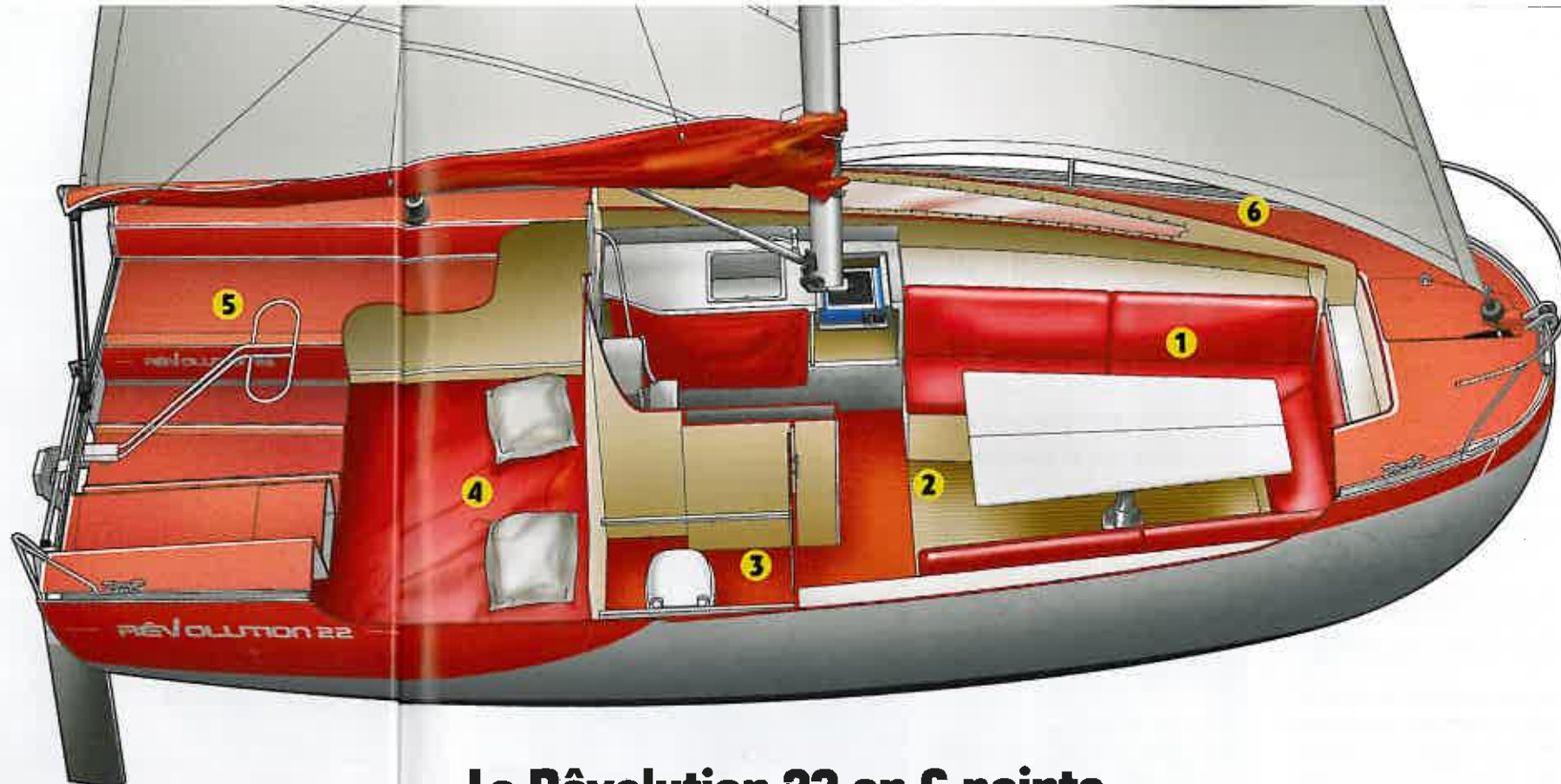
On slalome. On se demande où l'on va. On s'arrête d'un coup, safran planté dans la vase. David confectionne une arme fatale : un seuil fiché à l'extrémité d'un aviron de godille. En poussant très fort, on parvient à se dégager. Avec la marée montante, c'est toujours plus facile. Sur la vase qui borde la berge, nous salvons un bateau sous voiles. Ce vieux Westerly est prisonnier des alluvions mais l'équipage a déroulé son génois comme pour mieux profiter de la bouteille partagée. Au bord de la rive, les maisons se densifient et soudain, au détour d'un virage, nous voyons le pont qui marque la fin du canal. Nous n'irons pas plus loin. Un quai de béton nous permet de nous amarrer. Ouf, ça fait du bien de couper enfin le moteur. Nous pouvons débarquer et nous dégourdir les jambes. Le changement d'univers est brutal. Un couple de cigognes nous domine depuis son nid. A quelques dizaines de mètres, les remparts nous appellent.

Brouage vaut assurément le déplacement. Hors saison, arpenter la ville fortifiée s'apparente à un voyage dans le temps et l'on ne serait pas surpris d'entendre les sabots des chevaux frapper le pavé. A passer sous les échauguettes, à grimper sur les remparts, on s' imagine derechef héros d'un film de cape et d'épée. Depuis les fortifications, la vue s'étend jusqu'à Oléron. Le plan orthogonal témoigne de la ville militaire mais l'uniformisation n'était pas de mise aux XVIe et XVIIe siècles. Autour d'un verre pris dans le café Champlain – le fondateur de Québec est natif de la ville – on apprend que les maisons du pays étaient en partie bâties avec le lest des bateaux qui venaient ici s'approvisionner en sel. L'or blanc prenait la place du lest dans les cales des vaisseaux en partance. Même si nous apprécions de nous cultiver autour d'un verre, il nous faut retourner au bateau. A l'étale de haute mer, dans la nuit, nous estimons la longueur des amarres nécessaire pour laisser notre Révolution descendre doucement avec la marée. A priori nous passerons au moins la moitié de la nuit posés sur un fond de vase, nous n'irons pas plus bas. La cuisine est sommaire mais le petit réchaud à gaz permet

## EN CHIFFRES...

### Révolution 22

LONGUEUR DE COQUE	6,80 m
LONGUEUR FLOTTAISON	5,75 m
LARGEUR	2,88 m
TE (QUILLE RELEVABLE)	0,50/1,60 m
DEPLACEMENT	1 600 kg
LEST	300 kg
SV AU PRES	33,10 m <sup>2</sup>
GENOIS	13,60 m <sup>2</sup>
GV	19,50 m <sup>2</sup>
SPI ASYMETRIQUE	45 m <sup>2</sup>
MATERIAU ET TECHNIQUE DE CONSTRUCTION	aluminium semi-épais en forme
MOTORISATION	hors-bord
RESERVOIRS EAU	60 l
ARCHITECTE	David Raison
CONSTRUCTEUR	APEP Marine
CATEGORIE CE	C pour 6 personnes
PRIX DE BASE (hors taxes)	49 900 €
PRIX BB (BATEAU COMPLET)	env. 57 000 €
<b>Principales options :</b> Volles Plus (spi, bout-dehors, enrouleur, ris auto et lazy bag) : 3 490 €, hublots supplémentaires (capot ouvrant et hublot cabine arrière) : 1 100 €, pack moteur 1 020 €, carré transformable : 1 140 €, pack navigation sécurité : 1 390 €.	



## Le Révolution 22 en 6 points

1. Les couchettes avant mesurent 195 par 75 cm. En abaissant la table, on obtient une couchette géante de 240 cm de large !
2. La hauteur sous barrots, juste en arrière de la table est de 183 cm, 187 au niveau de la descente.
3. Pas de lavabo dans les toilettes, seulement un WC chimique. Hauteur sous barrots : 185 cm.
4. La couchette arrière est quasiment carrée (195 x 192 cm). On dort perpendiculairement à l'axe du bateau. Au-dessus de la couchette, la hauteur sous barrots n'est que de 50 cm.
5. Le cockpit est long de 245 cm. Les bancs sont à peine moins longs (240 x 70 cm). La distance médiane entre les bancs est de 117 cm.
6. Malgré le rouf imposant, les passavants mesurent tout de même 30 cm de large.



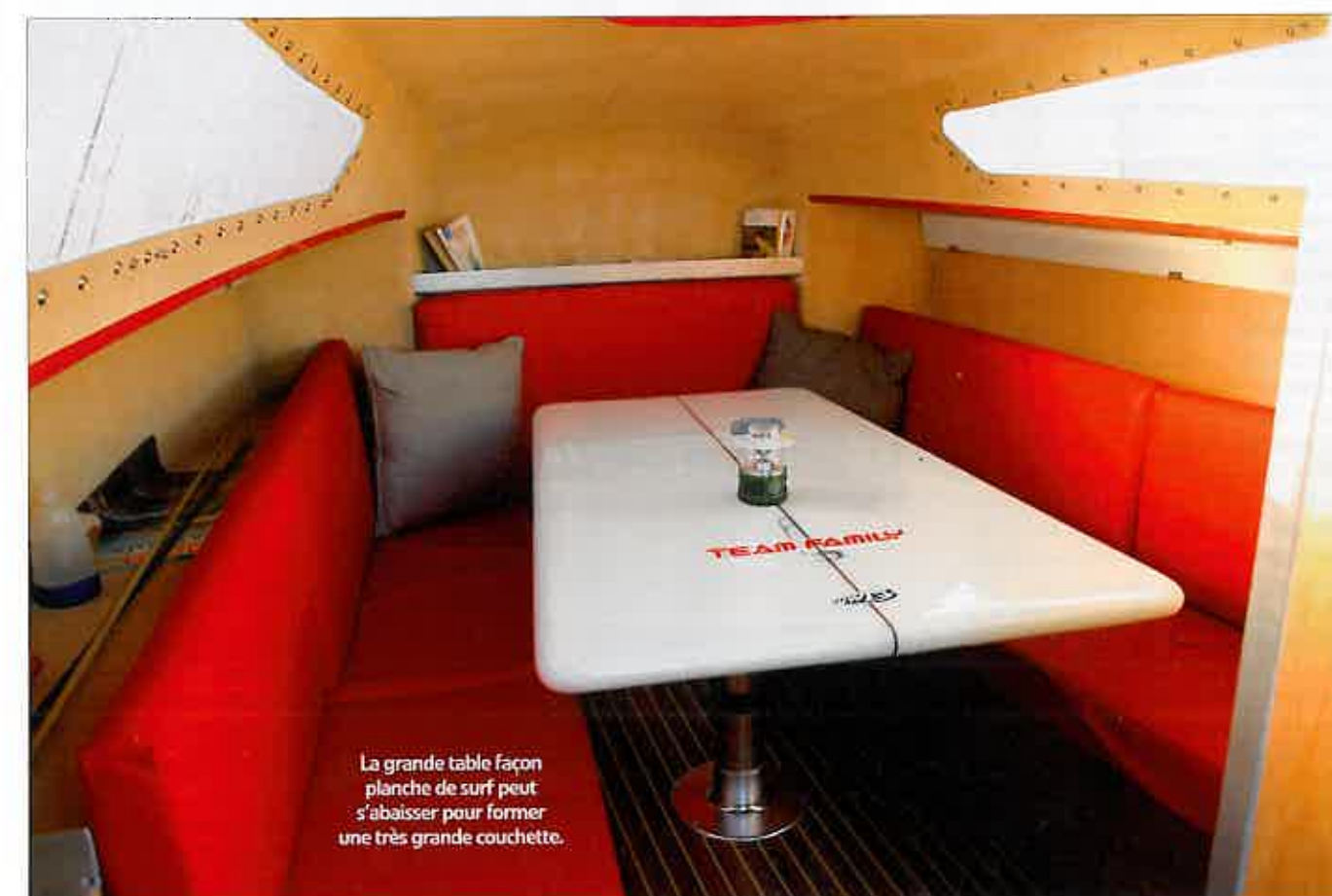
▲ Le lit arrière est très grand, on y dort perpendiculairement à la marche du bateau. Sauf au niveau de la tête, la hauteur sur matelas n'est que de 50 cm.



▲ La cuisine comprend un plan de travail, un évier et un petit réchaud de camping. Le rideau se transforme en tablier.



▲ Les toilettes sont chimiques en série, les WC marins sont en option.



La grande table façon planche de surf peut s'abaisser pour former une très grande couchette.



de faire cuire des pâtes que nous mangerons bien chaudes. C'est qu'il fait d'autant plus froid qu'il a fait très beau. Le ciel dépourvu de nuage et le taux élevé d'humidité sur un canal au milieu des marais nous promettent une nuit bien fraîche. L'équipage se répartit entre la grande couchette arrière qui s'utilise travers à la marche et la grande couchette avant que nous formons en abaissant la table du carré. C'est plus confortable que la banquette seule car, même relevé, son dossier n'autorise pas l'utilisation de toute la largeur de l'assise si vous dormez en chien de fusil. Il faisait frisquet dans cette cabine mais nous n'avons constaté aucune condensation : le liège projeté qui habille la tôle a au moins cette efficacité.

## UNE PAIRE DE SAFRANS FICHEE DANS LA VASE

Nous sommes levés dès potron-minet car il ne faut pas rater la marée sous peine de rester prisonniers des étangs une journée de plus. Même si nous avons apprécié l'escale, nous avons encore d'autres épreuves à faire subir à notre bateau. En prenant bien garde à ne pas glisser sur le pont givré, une tasse de thé ou de café à la main, nous nous engageons dans un chenal sensiblement plus large que celui que nous avons emprunté la veille. La marée est plus haute, et nous pensons bêtement que ce sera plus facile. Notre naïveté est sanctionnée au moment où nous croyions avoir fait le plus dur : quand le chenal débouche sur le pertuis. Les deux safrans sont bien engagés dans la vase, nous aurions dû serrer la rive droite. Le déplacement de l'équipage sur l'étrave, un appui prolongé sur la pelle d'aviron n'y font rien : le bateau ne bouge pas et la mer descend. Il ne nous reste plus qu'une solution : démonter les safrans. Heureusement, ceux-ci sont rapportés sur le tableau et il suffit de desserrer deux écrous pour libérer l'axe. Je dis il suffit mais c'est David qui s'y colle. De l'avantage d'emmener le constructeur avec nous ! L'opération met les deux safrans et un joli paquet de vase au fond du cockpit mais au moins le bateau reprend sa course lente vers les eaux libres. En l'absence de barre nous dirigeons le bateau avec le hors-bord tout en suivant avec beaucoup d'application l'alignement de piquets. Dès que nous sommes libérés, nous nous hâtons de remettre les safrans en place, d'autant que le vent est cette fois de la partie. Avec de l'est nous pouvons profiter du spi, cap sur l'île d'Aix. Cette fois-ci nous ne nous contenterons pas de la regarder depuis notre mouillage, nous avons bien l'intention de mettre pied à terre, et sans passer par l'annexe. Vous l'aurez compris, nous voulons vérifier les qualités du bateau à l'échouage. Au vu du vent et de la mer, nous nous décidons pour la petite plage au sud-ouest de l'île, entre l'ancien sémaphore et le phare aux deux tours. Pas la mieux protégée en cas d'ouest mais la plus

## TROIS QUESTIONS A...

### David Raison, architecte

David Raison a remporté la dernière Mini-Transat à la barre d'un bateau à l'étrave très large, qu'il avait lui-même dessiné et construit. C'est ce concept qu'il a transposé sur le Révolution 22 dans un domaine aux exigences très différentes : la croisière.

#### Qu'est-ce que le Révolution 22 a en commun avec le bateau que tu as mené à la victoire dans la dernière Mini-Transat ?

Le concept d'étrave : ronde avec beaucoup de volume à l'avant, mais le Révolution est beaucoup plus lourd, plus haut sur l'eau. En terme de comportement marin ce n'est pas pareil. Le Révolution a plus de creux pour ne pas avoir une flottaison trop large. Le franc-bord est beaucoup plus important et le rouf est proéminent, cela fait partie des impératifs pour un bateau de croisière. En terme de matériau, c'est plus lourd, d'autant que comme le bateau est conçu pour l'échouage, les fonds sont très solides. Le programme n'est vraiment pas orienté vers les performances. Le mât aussi est costaud en section car il n'a pas de patacas, ce qui implique beaucoup de compression dans les bas-haubans. Il faut que cela reste sûr même sous spi.



#### Tu as fait la preuve de la validité du concept en course mais pas en croisière. Y a-t-il un risque ?

La démarche du chantier était osée, d'autant que le choix de l'aluminium épais impliquait un déplacement important, un concept aux antipodes de mon mini. Je ne pouvais pas garantir les performances. Mais aujourd'hui, le Révolution valide le concept qui doit s'appliquer encore plus facilement sur un bateau plus gros. Même s'il implique des limites : face au vent et aux vagues, les performances au moteur ne seront pas terribles et on peut imaginer qu'au mouillage, le clapot entraîne du bruit dans la cabine avant. La clientèle en voile est plutôt conservatrice, plutôt prudente. Acheter un bateau avec une étrave volumineuse peut être considéré comme une prise de risque, cela mettra sans doute du temps à prendre.

#### Que réponds-tu à ceux qui jugent le bateau très peu esthétique ?

Avec François Lucas, quand nous avons dessiné les premiers bouchains évolutifs, beaucoup disaient que c'était moche. Aujourd'hui on en voit partout, même là où cela ne sert à rien. Le Magnum devait jouer avec la jauge pour avoir une longueur de flottaison maximale et le Révolution avait un impératif de hauteur sous barrots forcément contraignant sur un voilier de moins de 7 mètres, mais sur un bateau de 40 pieds on pourrait avoir une étrave à la fois large et jolie. Les scows sur les lacs américains ont de la queue, non ? Quand le Muscadet est sorti, tout le monde faisait la grimace. Il faisait table rase des a priori et finalement, il a fait une carrière exceptionnelle. Le Révolution ne prétend pas au même succès mais il a des arguments pour convaincre.

## LE REVOLUTION 22 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Révolution 22	Django 6.70	Iceo 6.90	Maxus 24	First 25S
LONG. DE COQUE	6,70 m	6,70 m	6,90 m	7,20 m	7,50 m
LONG. FLOTTAISON	5,75 m	6,70 m	6,90 m	6,90 m	7,35 m
LARGEUR	2,80 m	3 m	2,70 m	2,55 m	2,45 m
TIRANTS D'EAU	0,50-1,60 m	0,50-1,60 m	0,60-1,80 m	0,35-1,40 m	0,85-1,85 m
DEPLACEMENT	1 600 kg	1 000 kg	1 400 kg	1 650 kg	2 150 kg
LEST	300 kg	450 kg	410 kg	500 kg	620 kg
SV AU PRES	33 m <sup>2</sup>	37 m <sup>2</sup>	35 m <sup>2</sup>	27 m <sup>2</sup>	36,60 m <sup>2</sup>
ARCHITECTE(S)	David Raison	Pierre Rolland	Robin Ourval	Jacek Dasakiewicz	Finot/Conq
MATERIAU	aluminium	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.
CONSTRUCTEUR	MEP Marine	Merée Haute	Bénéteau	Northman	Bénéteau
PRIX DE BASE	49 900 €	45 000 €	41 651 €	31 465 €	49 395 €

Le Django 6.70 s'inspire lui aussi d'une carène de mini-transat (celle du D2) pour proposer un petit croiseur rapide à quille relevable. Mais il n'offre pas la même hauteur sous barrots. L'Iceo 6.90 est assez proche dans sa philosophie mais construit en stratifié. Le Maxus 24 existe aussi en biquille, en quille fixe et en quille relevable. Le First 25S, dernière version du 260, bénéficie maintenant d'une voile à corne et offre un volume intérieur comparable à celui du Révolution.



« Le Révolution s'est invité sur la plage pour un bain de soleil. Bien posé sur ses deux safrans, il est accessible par son étrave. »



# A voir... et à revoir !

accessible. Pas difficile. Nous nous avançons tout droit et nous voila posés. La seule précaution à observer consiste à rester dans le cockpit cinq minutes, le temps que la mer descende pour maintenir le bateau face à la plage. Ensuite il est facile de se laisser glisser à terre par l'avant. Le bateau n'est pas haut et il est posé sur son nez. Nous imaginions le bateau posé sur trois points, le lest et les deux safrans mais dans les faits, il s'appuie également sur ses sections avant. Il nous paraît bien stable même s'il accepte de prendre quelques degrés de gîte d'un bord ou de l'autre quand nous nous déplaçons à plusieurs sur les passavants.

## UNE COQUE LARGEMENT DIMENSIONNÉE

Peut-être serait-il encore plus stable avec des petites semelles sous les safrans ? L'architecte sera difficile à convaincre ! Il est vrai que le Révolution ne craint pas grand-chose : les tôles du fond de coque sont très largement dimensionnées (6 mm) et sur une surface plus dure que le sable de cette plage, elles ne seraient même pas en contact avec le sol. Rassurés par la stabilité du bateau comme par la facilité avec laquelle nous pouvons remonter à bord, nous laissons notre compagnon se dorer au soleil pendant que nous partons à la recherche d'un restaurant, prétexte à découvrir l'île. Après avoir salué le musée Napoléon (c'est de l'île d'Aix que l'empereur vaincu a embarqué pour un exil définitif à Sainte-Hélène), glissé une tête dans la vénérable église Saint-Martin, nous prenons la direction du Bois Joli. C'est facile, il suffit de prendre la route qui part au nord en quittant le village. A mi-février, la terrasse est déjà bien garnie, à coup sûr une bonne adresse. Une fois le bateau à flot, on joue encore de l'assiette longitudinale du Révolution pour se dégager plus vite. Le vent, toujours à l'est s'est un peu renforcé en cette fin d'après-midi et nous filons dare-dare sur La Rochelle. Un peu plus de 6 nœuds, foi de GPS. Pour une fois que le bateau accepte un peu de gîte, nous pouvons vérifier l'utilité des deux grands cale-pieds qui courent en fond de cockpit. Certains détails d'accastillage sont énervants, comme ce hale-bas qui est très difficile à mollir une fois souqué pour cause de coinceur mal orienté. Mais d'autres sont bienvenus, comme ces prises de ris automatiques en pied de mât mais montées sur tourelle de telle sorte que l'on peut attraper et raidir la bosse depuis la descente. Nous arrivons juste avant la nuit aux Minimes et bénissons la proximité des sanitaires : une bonne douche chaude nous fait du bien. A qui, nous avons le temps de mesurer les progrès accomplis sur ce bateau en termes de finitions. Autant ce même bateau présenté au Grand Pavois pêchait dans ce domaine, autant nous profitons aujourd'hui d'un exemplaire beaucoup plus présentable.



**Pratique**  
Les deux longs cale-pieds du cockpit offrent un appui efficace à la gîte.



**Pratique**  
Un grand coffre à l'étrave est accessible par l'avant du carré.



**Pas pratique**  
La finition de la glissière de capot de descente est un peu agressive.



**Pratique**  
L'ensemble du pont et le rouf ont reçu un antidérapant en liège très efficace.



**Pratique**  
A l'échouage, le bateau se pose sur son bulbe et sur ses deux safrans.



**Pratique**  
Le bas-étai rentré ne gêne pas la circulation sur les passavants.



**Pratique**  
Ce n'est pas nécessaire avec les catways, mais l'étrave très large du Révolution permet d'embarquer et de débarquer facilement depuis le ponton.



**Pratique**  
Des patères et un support pour sécher les bottes dans les toilettes.



**Pratique**  
Les assises du carré cachent de grands coffres de rangement.



**Pas pratique**  
Pas facile d'ouvrir les coffres du cockpit faute de poignée.



**Pas pratique**  
Le taquet de hale-bas est mal orienté, il est difficile de libérer la manœuvre.





« Le cockpit est long et large, mais la plage avant est minimum : au fait, on peut choisir la couleur de l'antidérapant. »

Il reste encore des imperfections, comme ces fargues absentes, voire inversées dans les toilettes ou sur le petit plateau tribord censé servir de table à cartes. Mais le revêtement de sol, la jonction coque-pont habilement camouflée derrière une large latte blanche, tout cela est simple mais propre. Le liège projeté se révèle tout à fait présentable pour peu que l'on soigne ses bordures. La cuisine a reçu un rideau qui se transforme en tablier pour jouer au chef et les toilettes présentent une patère à laquelle on peut accrocher les cirés et un repose-bottes malin. Dommage qu'il y manque une aération ! Le vent est plus soutenu pour notre troisième jour de navigation. Et nous optons pour un programme très classique : un aller-retour pour Saint-Martin-de-Ré avec arrêt buffet sur terrasse ensoleillée. Une balade effectuée en famille avec pas moins de quatre enfants à bord : on apprécie d'avoir un grand cockpit qui ne mouille pas ! Et puis les 15 nœuds de vent nous permettent de valider les bonnes performances du bateau en quittant La Rochelle au portant. Nous jouons avec des First 31.7 qui finissent par nous lâcher devant La Palice : pas si mal. Malgré la marée presque basse, nous pénétrons dans le port de Saint-Martin et y laissons le bateau le temps d'un déjeuner. De retour d'un repas un peu trop long – le soleil a rempli les terrasses –, nous retrouvons notre Révolution presque posé sur le quai. Ce n'est pas plus grave que ça : on pousse, on tire et hop, nous voilà libres : vive les petits bateaux et vive l'alu ! Le retour, qui s'effectue au près, nous confirme tout le bien que nous pensons des qualités du bateau sous voiles. Pour ce qui est de l'agrément en croisière, nous sommes prêts à y retourner : peut-être avec quelques options en plus comme de l'électricité à bord, mais sûrement avec enthousiasme. ■



« Pause déjeuner au Pressoir sur l'île d'Aix. Ici, c'est menu unique. Pour nous c'était des huîtres – de l'île d'Aix bien sûr – en entrée et derrière, un confit de canard pommes sautées tout à fait savoureux. Le tout à un tarif raisonnable. Ajoutons que le patron connaît les horaires des marées et que le Pressoir est ouvert toute l'année. »

## AFEP A LA FOLIE

David Roy, qui prend la relève de son père à la tête du chantier AFEP, a de grandes ambitions.

« Les activités du chantier s'équilibrent entre la construction d'un côté, la réparation et la réfection de l'autre. Nous réalisons également beaucoup d'accastillage en inox sur mesure, à la demande des autres professionnels du secteur. Ce sont des métiers différents mais c'est une même base. Notre ambition est de construire trois Révolution cette année, cinq à six l'an prochain et au maximum une dizaine l'année suivante. Les tôles, presque 40 pièces, sont toutes découpées avant de démarrer le montage qui est assez rapide. Nous travaillons déjà sur un grand frère de 28 pieds que nous pourrions annoncer en septembre prochain au Grand Pavois. Et nous proposons toujours les Manatéa pour la grande croisière. »



David est ici appuyé au mannequin sur lequel est mis en forme le Révolution. ▶