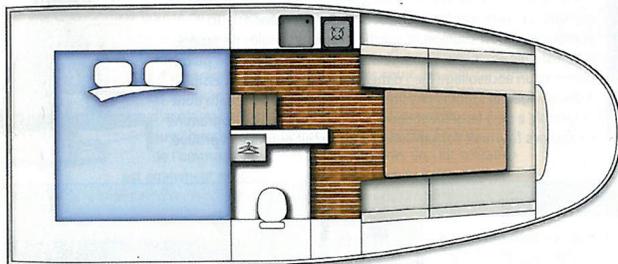


REVOLUTION 22

Le bien nommé

Tout le monde en parle! Jusqu'ici vous n'avez pas voulu le croire; mais cette fois, impossible d'échapper à l'évidence: ils sont déjà parmi nous – les croiseurs façon scow, autrement dit sans étrave.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : Jean-Marie Liot et l'auteur.



«**FAUDRA S'HABITUER**» notait notre lecteur Pascal Morvan à propos de l'esthétique de ce nouvel engin. Notre ami Jean-Paul Salaün avait quant à lui trouvé un surnom affectueux à ce Révolution : «l'autociseur». Mais ne riez pas trop. Car, ainsi que le faisait remarquer Denis Bourbigot, le constructeur des Malango, «Faudrait pas que ça marche trop bien son truc, on va tous être obligés de faire des bateaux comme ça après, et j'ai pas envie». Pour sûr qu'il va falloir s'habituer et qu'à ce stade, on n'a pas une furieuse envie de

cette étrave énorme, ça marche trop bien.

Y compris sur ce bateau de croisière en aluminium semi-épais... Ce qui n'était pas évident au départ. Le Révolution 22 est en effet inspiré du proto mini-Magnum, alias 747, alias TeamWork Evolution, qui a remporté la Transat 6.50 il y a un an. Conçu par David Raison avec le soutien du CRAIN, ce mini à l'étrave carrée arrondie sur les côtés, façon scow, avait déjà suscité une déferlante de commentaires, plus souvent positifs que sceptiques, dès avant les premiers résultats en régates. Mais il était construit en composite, et totalement vide. Alors la transposition du concept sur un bateau de croisière en alu, avec un franc-bord généreux et des emménagements complets... soyons honnêtes, il y avait de quoi douter!

Mais après tout, si David Raison lui-même, architecte et skipper du *Magnum* en 2011, avait bien voulu suivre le chantier Afep Marine dans l'aventure... il devait bien savoir ce qu'il faisait. Accessoirement, pour cet essai qui se déroule dans le cadre de l'élection du Voilier de l'année, un vent soutenu est de la partie – établi au sud-ouest à plus de 20 nœuds, avec des rafales à 40 et un clapot bien formé devant La Rochelle. On voulait savoir si l'étrave allait taper dans la mer de face, si le Révolution allait planer au reaching, eh bien les conditions ne pouvaient être meilleures! Et là, en sortant au près serré, on se confirme très vite :

ça ne tape pas ou très peu, plutôt moins.

à vrai dire qu'un bateau normal barrots! La disposition est fonctionnelle, le bateau a du , mais tout dessus dans une rafale à 40 nœuds...), très équilibré (il manque juste un poil de quête au mât), très doux à la barre, etc, etc. Et la vitesse est bonne : environ 5,5 nœuds. Au secours! A-t-on encore quelque chance d'échapper à une

QUE SONT-ILS DEVENUS, le *Magnum* et son architecte? Eh bien d'abord, ils se sont séparés. Dès son arrivée au Brésil, David annonçait d'ailleurs qu'il entendait se concentrer plus à fond sur son métier d'architecte. Du coup, le proto 747 continue de jouer les épouvantails aux mains d'un skipper italien talentueux, Giancarlo Pedote, sous le nom de *Prysman*. Cette saison, le bateau a gagné La Trinité-Plymouth et a fait pas mal de bons classements – 4^e de Les Sables-Les Açores, 3^e du Mini-Fastnet...



EN CHIFFRES
Long. : 6,80 m. Long. flot. : 5,75 m.
Largeur : 2,88 m. T.E : 0,50-1,60 m.
Dépl. : 1 600 kg. Lest : 300 kg.
SV au près : 33,10 m². Génois : 13,60 m². CV : 19,50 m².
Mat. : aluminium semi-épais.
Arch. : David Raison. Const. : Afep Marine. Prix : 49 400 €.



◀ Le dessin de ce cockpit est tout simple mais l'ergonomie est absolument parfaite.



Tous les vaigrages sont en liège projeté – c'est rustique, mais relativement chaleureux. A noter la belle table de carré, construite en sandwich à la manière d'une planche de surf.

A VOIR OU A REVOIR...



Pratique
A bâbord au pied de la descente, la cuisine n'est pas vraiment design, mais elle est fonctionnelle et plutôt grande.



Pas pratique
Le rouf très proéminent ne laisse la place que pour des passavants étroits qui ne facilitent pas la circulation sur le pont.



Pratique
Sous les bancs de cockpit, à tribord uniquement, une série de trois coffres.