

## REVOLUTION 24

# Le chant du scow

**CREE EN 1989** par René Roy dans le but d'aménager sur mesure des bateaux aluminium de voyage, le chantier AFEP Marine commence, dès 1998, à réaliser ses propres unités de croisière, comme la série des Manatea, conçue en collaboration entre l'architecte Bernard Veys et David Roy, qui vient de rejoindre son père dans l'entreprise. En 2011, il songe à élargir son offre avec une petite unité et en fait la demande à David Raison, alors récent vainqueur de la Transat 6.50 à bord de son proto 747 Magnum, dont la carène à étrave de scow commençait à bousculer le petit monde de la course au large. L'année suivante, le Rêvolution 22 sera la première unité de série à adopter une étrave ronde et elle marque le début de la collaboration de l'architecte et du constructeur

pour la série des Rêvolution, depuis enrichie du 29 en 2011 et du 24 en 2021. Le Rêvolution 24 présente une carène très large de l'étrave au tableau, avec un bouchain continu tout le long du bordé supérieur. La construction est conforme aux standards maison, avec des tôles semi-épaisses de 6 mm dans les fonds, 5 mm sur les bordés et 4 mm sur le pont et les superstructures. La ligne de quille tendue aide aux écoulements, avec des sections arrondies pour offrir une capacité de charge de près d'une tonne, en accord avec le programme de croisière côtière du bateau.

### LARGEUR CONSTANTE DE L'ETRAVE AU TABLEAU

La configuration scow, qui offre une largeur quasi constante de l'étrave au tableau, permet de déplacer sans trop le déformer le volume de carène sous le vent et d'augmenter ainsi la stabilité à la gîte. Avec un surcroît de puissance sous voiles, la vitesse augmente et, à longueur égale, le volume des aménagements. De fait, la gîte reste faible en toutes circonstances, et la quille relevable à bulbe en plomb de 350 kg qui plonge à 1,90 m sous la flottaison y est aussi pour quelque chose. Propriétaire actuel du numéro un, Cédric cherchait une petite unité de croisière familiale, autonome durant une semaine de navigation à deux ou plus. Pratique de la régata en Open 5.70 aidant, elle devait aussi rester performante sous voiles. Le Rêvolution 24 cohabitait les cases du cahier des charges de ce marin professionnel, habitué à des navires où la fonction l'emporte sur la forme. Dans cet esprit, la finition, où domine le liège projeté, qui sert à la fois à l'isolation phonique et thermique et d'antidérapant à l'extérieur est volontairement simplifiée. Un tapis antidérapant en caoutchouc sert de plancher, avec des équipets en toile pour ranger les affaires courantes. Plexiglas et skai gris complètent l'ensemble. Après la descente, décalée sur bâbord pour laisser la place au puits de quille courant sur toute la hauteur de la coque, on trouve un

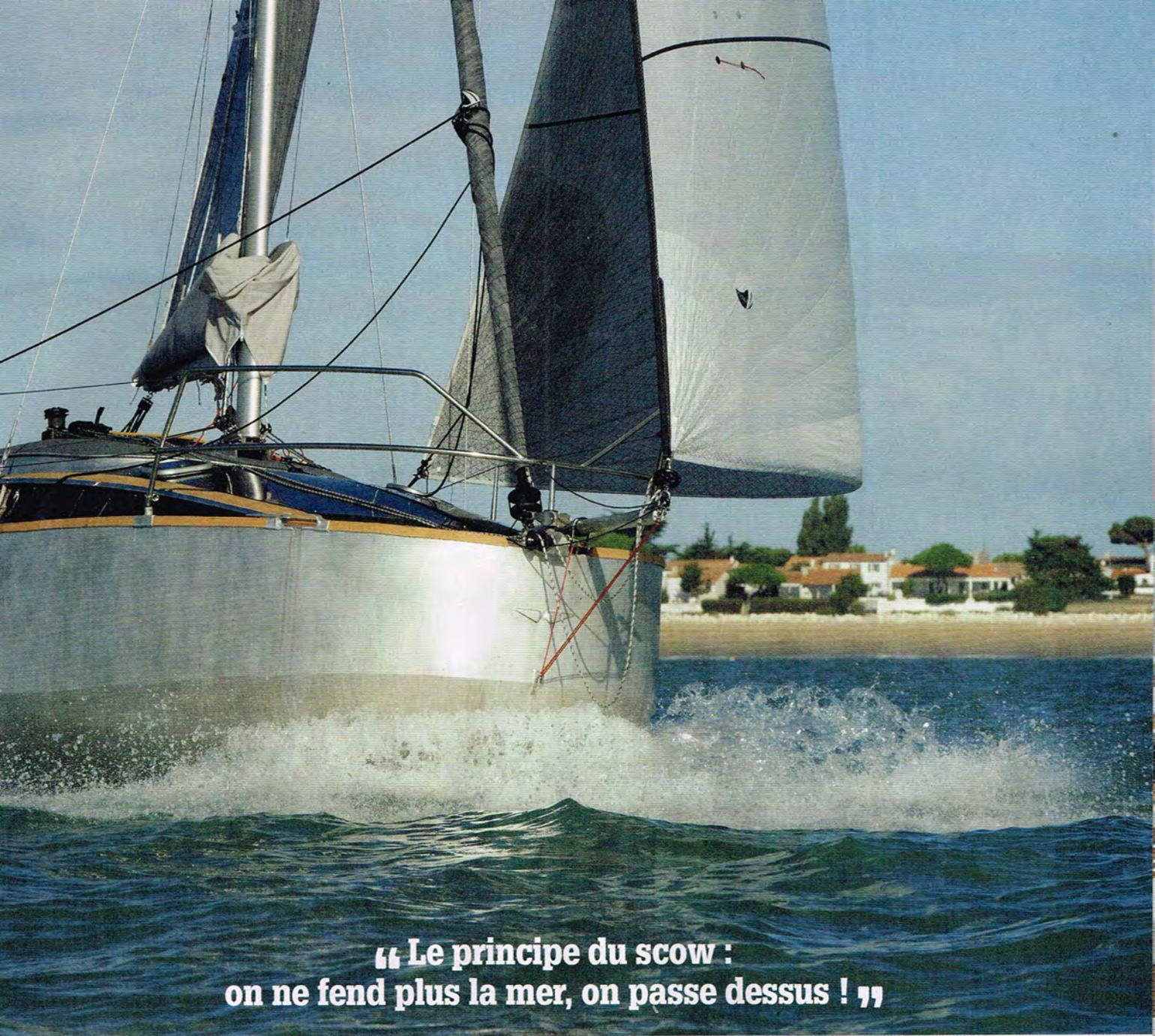


▲ Jolie GV à come et code 0 amuré sur bout-dehors pour faire des milles dans le médium.

simple plan de travail, équipé d'un évier à un bac et d'un réchaud deux feux sur cardan. La hauteur sous barrots est élevée, de 1,95 m devant la descente à 1,72 m à l'entrée du carré. Une large couchette (1,90 x 1,60 m) est disponible à l'arrière, mais le compartiment moteur, qui déborde de 60 cm sur sa partie avant, limite la largeur de la tête à un mètre, un peu juste recevoir deux adultes. Grâce à l'étrave ronde, le volume du carré avant est impressionnant et les larges surfaces vitrées ouvertes sur l'extérieur renforcent encore la sensation d'espace. On dispose ici d'une grande surface de couchage et d'assise (2,20 x 1,90 m) située de part et d'autre de la table repliable. A tribord, le cabinet de toilette s'ouvre sur un vaste local technique et de rangement. L'étrave de scow n'est pas une bizarrerie mais une vraie solution architecturale qui permet ici d'offrir, dans une longueur à peine supérieure à 7 m, le volume habitable d'un 30 pieds, sans rien sacrifier aux performances sous voiles. Qui dit mieux ?

**Texte : Jean-Yves Poirier.**

**Photos : F. Van Mallegheem et l'auteur.**



“ Le principe du scow :  
on ne fend plus la mer, on passe dessus ! ”



▲ La couchette arrière est un peu biscornue !



▲ Local technique et grand cabinet de toilette.



▲ Le carré ultra-lumineux, pièce maîtresse de ce 7,50 m aussi habitable que bien des 9 m...

## Le Révolution 24 en 5 points

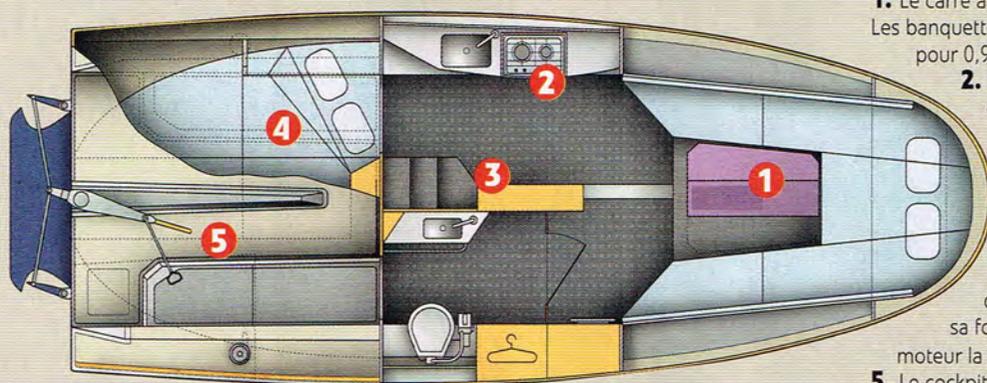
**1.** Le carré avant est vaste et très lumineux. Les banquettes couchettes font 2,20 m de long pour 0,90 m de large.

**2.** La cuisine est dotée de deux plans de travail aux extrémités, d'un réchaud deux feux à cardan et d'un évier alimenté par une simple pompe manuelle.

**3.** La hauteur sous barrots est de 1,95 m devant la descente, 1,72 m à l'entrée du carré.

**4.** La couchette arrière mesure 1,90 m de long pour 1,60 m de large, mais sa forme contrainte par le compartiment moteur la rend difficile à utiliser par deux adultes.

**5.** Le cockpit offre une surface d'assise confortable de 1,90 m de long, avec une largeur de 1,71 m à l'assise et près de 2,80 m au niveau du pont.



### EN CHIFFRES...

LONG. HORS TOUT	7,25 m
LONG. FLOTTAISON	6 m
LARGEUR	2,89 m
TIRANTS D'EAU	0,90-1,90 m m
DEPLACEMENT	2 222 kg
SV AU PRES	38,50 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	22 m <sup>2</sup>
GENNAKER	60 m <sup>2</sup>
MATERIAU	aluminium
MOTORISATION	13 ch Volvo-Penta
ARCHITECTES	Pierre Delion
DESIGN/CONCEPT	Leclab/David Roy
CONSTRUCTEUR	AFEP Marine
CATEGORIE CE	B/3 personnes, C/6
PRIX DE BASE	<b>89 500 € TTC</b>
PRIX BATEAU ESSAYE	<b>124 000 € TTC</b>

#### Principales options :

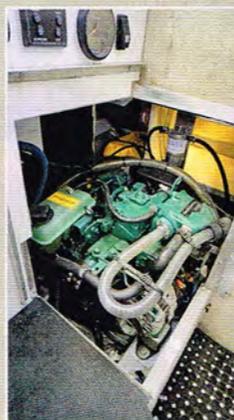
Voiles Mylar, accastillage « solo » Harken, plage de bain arrière, WC marin, réservoir eaux noires...



Un bon point pour l'antidérapant de pont, bien fini et accrocheur, sans être trop agressif.



Le design de la cuisine est simple et efficace, même si le volume de rangement est limité.



La descente amovible permet de dégager entièrement le moteur à ligne d'arbre, dont la partie arrière est également accessible depuis le local technique.



Le winch Harken du rouf sert aux drisses et au plan de quille (le bulbe en plomb pèse 350 kg).



Les hublots zénithaux du long rouf en sifflet forment une grande surface de plexi glissant dépourvue d'antidérapant. Une protection extérieure peut néanmoins les couvrir.



La plateforme arrière permet de protéger les biellettes de barre et les safrans d'un contact éventuel avec le quai, mais elle facilitera aussi l'embarquement dans l'annexe ou le débarquement à l'échouage.