

On a trouvé le bon Filo

Ce n'est pas le plus réputé des plans Rolland de l'époque, ni le plus diffusé, mais ce Filo a une petite gueule bien sympathique. Conçu dans l'esprit de l'Armagnac, en plus moderne (étrave droite, lignes tendues), il aurait mérité le même succès.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : Loïc Madeline.



Vends Filo de 2001, état exceptionnel,



en grande partie refait à neuf, 45 000 €.

C'EST DOUX, C'EST NEUF ?

Cette peinture de pont grise, manifestement réalisée dans les règles de l'art, est à la fois douce au toucher et très efficace, et elle semble neuve. D'ailleurs, c'est tout le bateau qui est comme neuf. On s'en doutait un peu, car Dominique Avril, le propriétaire de *LoFilou* n'est pas un inconnu de nos services. En 2002, il nous avait déjà fait le coup du bateau d'occasion aussi propre qu'un bateau neuf. Il vendait à l'époque un Kelt 7,60, alors âgé de plus de vingt ans et qui semblait sortir du chantier. Cette fois, c'est donc un Filo dans le même état qui fait l'objet de notre essai. Des plans Rolland de cette époque (le tournant du millénaire), on a surtout retenu le Pogo 8.50 ou les Bongo 9,60 et 8,70, ou encore le Django 7.50 (à ne pas confondre avec le 7.70 plus récent). Des bateaux qui se distinguaient – surtout le Pogo – par une largeur généreuse. Mais ce Filo est un peu différent. Tout d'abord, il n'est pas tellement large : 30 cm de moins que le RM 800 par exemple, et quelques centimètres de moins que le Django 7.50 (alors que celui-ci était plus court). Le Filo affiche ainsi un look plus discret même si son rouf est imposant (sans être disgracieux).

UN PONT ENTIEREMENT REFAIT A NEUF

A peine avons-nous découvert le bateau que son propriétaire se fait un devoir de nous détailler les travaux qu'il a effectués lui-même ou fait réaliser chez Jade Polyester, à Pornic. Il y a de quoi raconter, mais l'essentiel concerne le pont, qui a été entièrement mis à nu. Notre propriétaire ne s'est pas contenté de refaire une peinture, il a d'abord stratifié presque toute la surface, mais aussi l'intérieur de la crash box à l'avant et du grand coffre de cockpit à l'arrière... après avoir carrément remplacé le contreplaqué du pont sur environ deux mètres en arrière de l'étrave. La mousse qui remplissait la crash box avait en effet pris l'eau, et de l'eau s'était aussi infiltrée dans la partie avant du pont. Dominique en a profité pour optimiser l'accastillage qui, du coup, est parfaitement fonctionnel et dimensionné, avec par exemple deux belles batteries de bloqueurs Antal au piano. L'étanchéité des hublots a aussi été entièrement refaite avec un collage au Sika (au départ il n'y avait qu'un joint silicone). Quant aux emménagements, ils sont d'une netteté parfaite. La décoration est des plus simples, qui se résume à une peinture blanche de bon aloi. Avec les (très) grands hublots du rouf panoramique, tout cela fait un intérieur des plus lumineux. Et on profite bien sûr d'une belle vue sur la mer. Sur le pont à l'avant, le montage du tangon qui sert de bout-dehors rétractable est un peu étrange mais plutôt que d'un bout-dehors, c'est bien d'un tangon et d'un spi symétrique, dont ce Filo a besoin. Il est rapide, certes, mais



▲ Une belle couchette arrière, de longueur plus que suffisante, installée dans le sens perpendiculaire à la marche.



▲ Un réchaud deux feux remplace le modèle un feu standard, mais sa position surélevée n'est pas très rassurante.



▲ Vraiment exigü, le cabinet de toilette servira plutôt de penderie à cirés et de débarras.



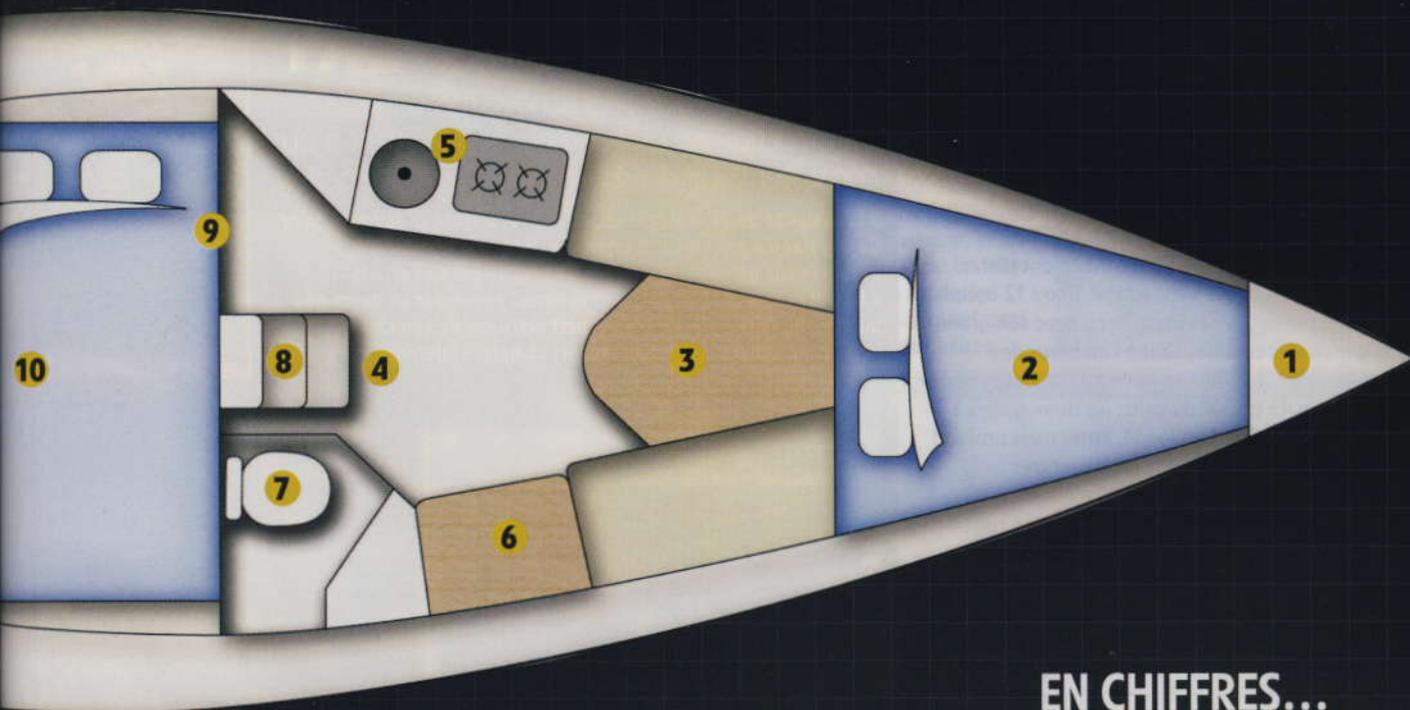
▲ Chaque marche de descente abrite un équipement de grande contenance. Pratique !

LE FILO FACE A SES CONCURRENTS ECHOUABLES

Modèle	Filo	Django 7.50 Duo	RM 800	First 27.7 QR
LONGUEUR COQUE	8,20 m	7,58 m	7,99 m	8,30 m
LONGUEUR FLOTTAISON	7,99 m	7,50 m	7,80 m	8,30 m
LARGEUR	3,10 m	3 m	3,40 m	3 m
TIRANT(S) D'EAU	1,35 m	1,35 m	1,20 m	0,65-2,20 m
DEPLACEMENT	2 200 kg	2 030 kg	1 800 kg	2 795 kg
LEST	850 kg	900 kg (2 x 450 kg)	960 kg	621 kg
SV AU PRES	44 m ²	44 m ²	47 m ²	48,80 m ²
MOTORISATION	hors-bord	hors-bord ou in board	hors-bord	Yanmar 14 ch SD
MATERIAU	contreplaqué-époxy	verre-polyester	contreplaqué-époxy	verre-polyester
ARCHITECTE(S)	Pierre Rolland	Pierre Rolland	Marc Lombard	Finot Conq & Ass.
CONSTRUCTEUR	GI Composites	GI Composites	Sysba Marine	Bénéteau
ANNEE	2001	2003	1996	2002
COTE ARGUS DU BATEAU	30 000 € (+10 ans)	21 900 € (2005)	24 400 € (+10 ans)	23 900 € (+10 ans)

L'ARGUS DU BATEAU

Ce Filo a une cote solide (19 500 €), un peu supérieure à celle de son successeur le Django 7.50 standard (18 900 €) ; un Django Duo de 2005 avec moteur in board est coté 21 900 €. Le RM 800 est très coté lui aussi, même si son prix est donné avec moteur in board.



Le Filo en 10 points

- Dès l'origine, il y avait ici une crash box. La mousse a été enlevée et une trappe fixée par des vis donne désormais accès à ce compartiment.
- La couchette avant n'est pas séparée du carré mais elle n'a rien d'exigu : 1,86 x 1,41 m.
- La table du carré mesure 97 x 67 cm.
- Au pied de la descente, on profite d'une hauteur sous barrots très correcte : 1,76 m.
- La cuisine est bien pourvue en rangements, comme d'ailleurs l'ensemble des emménagements.

- La table à cartes est dépourvue de siège mais le plateau est assez grand : 70 x 50 cm.
- Un WC chimique est installé dans les toilettes.
- La descente est facilement praticable.
- Pas de cloison de séparation à l'entrée de la « cabine arrière », mais de très grands équipets.
- La couchette arrière est installée dans le sens transversal. Ses dimensions sont généreuses : 2,20 x 1,35 m, mais seulement 40 cm de hauteur sous le fond du cockpit.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	8,20 m
LONGUEUR FLOT	7,99 m
LARGEUR	3,10 m
TIRANT D'EAU	1,35 m
DEPLACEMENT	2 200 kg
LEST	850 kg
SV AU PRES	44 m ²
GRAND-VOILE	23 m ²
GENOIS	21 m ²
MOTORISATION	hors-bord
MATERIAU (LOFILOU)	CP stratifié
MATERIAU (AUTRES)	CP ou verre-pol.
ARCHITECTE	Pierre Rolland
CONSTRUCTEUR	GI Composites
PRIX DEMANDE	45 000 €



Difficile de faire plus clair que ces emménagements baignés de lumière et habillés exclusivement ou presque de grands panneaux blancs. L'ensemble est fonctionnel (avec des rangements abondants), très agréable à vivre et facile à entretenir. Et la structure apparente peut inspirer confiance!

pas au point de planer sur mer plate dans le médium... D'ailleurs c'est ce que nous allons voir. Parce que sur la Vilaine, entre Arzal et Foleux (où les gens du sympathique chantier La Cale de Neptune vont sortir *LoFilou* de l'eau), le plan d'eau est forcément plat. Dans les risées, le vent atteint 10 ou 12 nœuds. Dans ces petits airs irréguliers, avec son grand génois (les cadènes sont à l'intérieur des passavants), le Filo remonte facilement à environ 45 ou 50° du vent; les deux quilles à bulbe au voile très allongé, étroit mais profond (1,35 m de tirant d'eau), semblent très efficaces. La position à la barre est idéale. On dispose d'un premier cale-pieds en tube inox contre le flanc du caisson, et surtout on peut se caler aussi contre le panneau du coffre, au centre du cockpit. La barre d'écoute est parfaitement positionnée en fond de cockpit, et le réglage des palans de chariot tombe sous la main. Le cockpit en deux parties est un modèle du genre : dans la partie avant, les banquettes sont protégées par une hiloire en pente douce, sur laquelle on peut s'asseoir à la gîte en étant plutôt bien calé. Dommage que la barre soit un peu lourde – avec deux quilles et deux safrans, c'est le risque... Néanmoins le bateau est vivant, et de ce fait il reste plaisant à mener. Les deux safrans sont bien sûr beaucoup moins profonds que les quilles et restent bien au-dessus du sol à l'échouage. Les bulbes des quilles n'étant pas aplanis en dessous, et par ailleurs très avancés, l'usage d'une béquille arrière est fortement recommandé. Ça tombe bien, Dominique a tout prévu, y compris une très robuste cadène solidement fixée sur le tableau arrière. Le vent étant moins établi en approchant de La Roche-Bernard (la vallée est plus encaissée), on finit par lancer le moteur hors bord afin d'être à l'heure à Foleux où nous attend la grue et où nous rejoint par ailleurs notre expert Jimmy Viant. Une fois le bateau amarré, on examine de plus près les emménagements. Dans cette version non insubmersible, les rangements sont très abondants. Pas

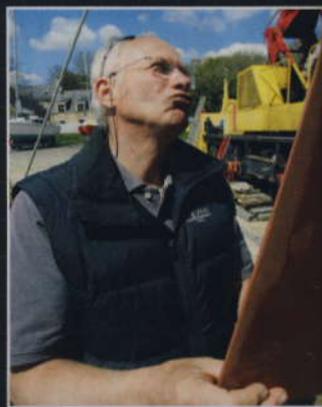


▲ Avec ses cadènes rentrées, le Filo peut porter un vrai génois. Un gros atout dans le petit temps.

L'ŒIL DE L'EXPERT

Venu de La Trinité où il achève (presque) la construction de son bateau, Jimmy Viant a pu constater l'état d'extrême fraîcheur de *LoFilou*.

À la demande de *Voile Magazine*, nous avons visité le voilier *LoFilou*. Ce constat n'a pas valeur d'expertise, il s'agit d'une simple et rapide vue générale du navire en complément de l'article « Une occasion mise à nu ». Tout éventuel acquéreur ne devra pas omettre de faire assister d'un expert maritime de son choix, celui-ci lui délivrant alors un rapport complet et détaillé.



GREEMENT, VOILURE



Le profil de mât est en aluminium ; tenue correcte avec deux étages de barres de flèche poussantes. Nous ne notons pas de flambage. Le gréement dormant est en monotoron ; pas de défaut dans les parties visibles du pont. Le jeu de voiles d'origine comprend une grand-voile, un génois sur enrouleur et un spi asymétrique. Celui-ci est en très bon état alors que les deux autres voiles sont usées à 50%.

EMMENAGEMENTS

Les peintures et les quelques pièces de bois sont en très bon état ; la sellerie a été remplacée récemment.

COQUE ET PONT

Le pont est en contreplaqué-époxy, le rouf en stratifié. Le pont et le cockpit ont été entièrement décapés, et une stratification a été faite sur certaines zones. Une partie avant du pont a été remplacée, et l'intérieur de la baille à mouillage a été stratifié.



COQUE, ŒUVRES VIVES, ŒUVRES MORTES

Il s'agit d'une construction à bouchains en contreplaqué, stratifié verre-époxy, avec renforts de type cloisons en contreplaqué stratifiées au bordé, et varangage en contreplaqué stratifié à la coque. La coque présente une peinture de très bonne qualité. Il s'agit d'une application faite au pistolet. Pas de trace de choc. La surface de la carène ne présente pas de défaut apparent. Les liaisons quille/coque sont de bonne qualité.

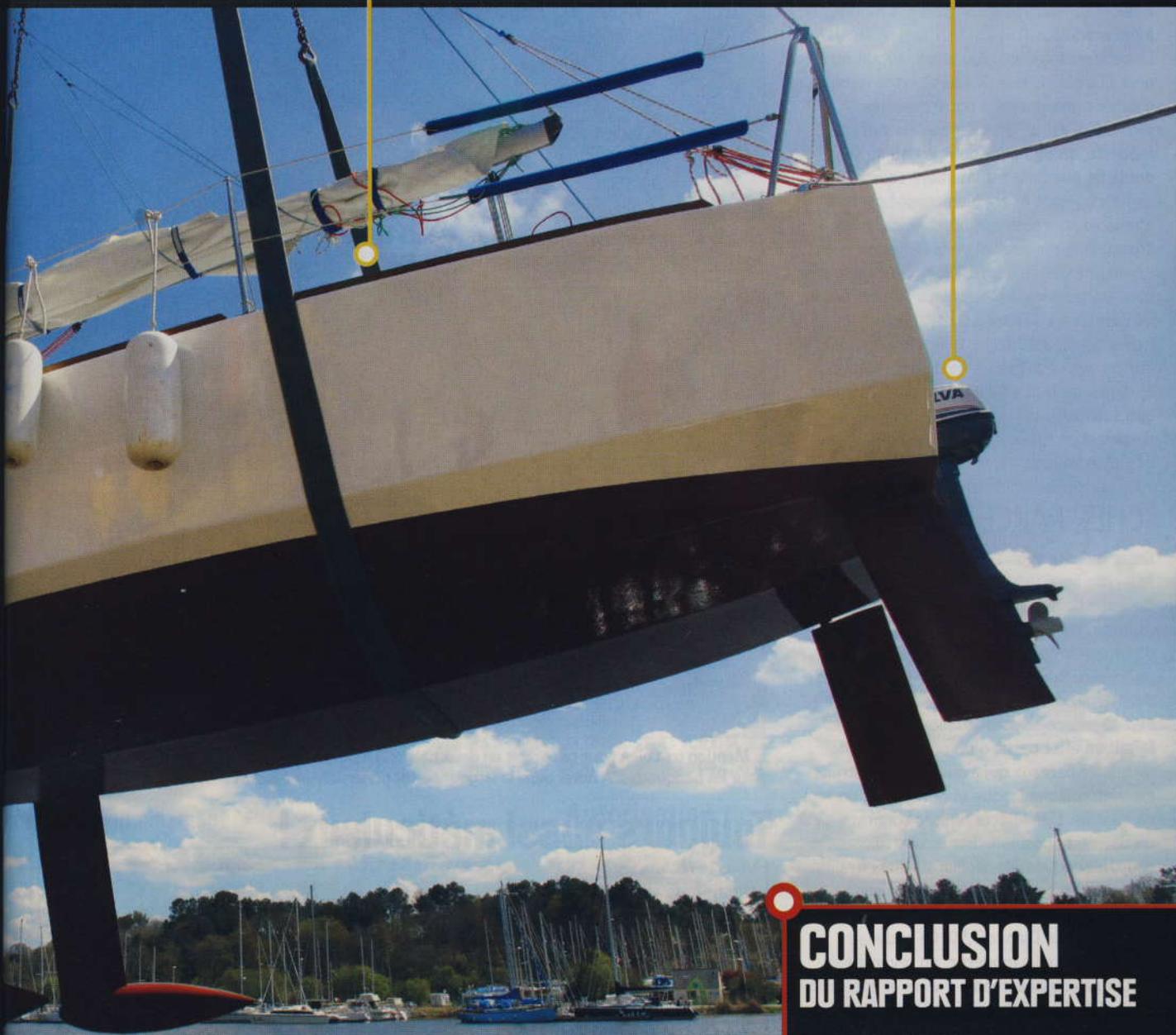
ACCOSTILLAGE

Balcons, chandeliers, taquets et autres équipements sont de bonne tenue et montés dans les règles de l'art. Il s'agit d'un équipement récent, une bonne partie de l'accostillage ayant été remplacée, en particulier les bloqueurs du piano. Le génois est monté sur enrouleur. L'armement côtier est vendu avec le bateau.



MOTEUR, ELECTRICITE, PLOMBERIE

Le moteur hors bord Selva 9,9 ch est récent et bon état. Il est équipé d'un démarreur électrique et il recharge sa propre batterie. Tous les montages électriques sont aux normes en vigueur, et un chargeur de quai est installé. Enfin, le bateau est équipé d'un WC chimique remplaçant le réservoir à eaux noires.



ELECTRONIQUE

LoFilou est vendu avec deux GPS portables, une VHF fixe, un GPS-lecteur de cartes, et deux pilotes automatiques monoblocs de cockpit : un Autohelm 1000 et un Navico.



CONCLUSION DU RAPPORT D'EXPERTISE

IMPRESSION GENERALE

Cette construction ne présente pas de défaut apparent de structure, son état général est proche du neuf et son équipement est complet. La valeur Argus du bateau est de 30 000 €.

NOTRE ESTIMATION

Coque, pont, accostillage.....	20 000 €
Moteur.....	1 500 €
Grément, voilure.....	10 000 €
Electronique	2 500 €
Divers et sécurité.....	6 000 €
TOTAL	40 000 €

de cloisons, mais pour le reste la disposition est classique, avec un lit breton à l'avant, une cuisine au pied de la descente à bâbord, une table à cartes en face, et juste en arrière une « salle de bains » quelque peu étriquée et encombrée. La couchette arrière est installée dans le sens transversal. En jetant un œil sous la table à cartes ou la cuisine, on distingue la structure en contreplaqué qui reprend les efforts des quilles : du costaud. A noter au passage qu'un seul Filo monoquille a été produit.

Le vent est toujours bien établi, autant qu'il peut l'être dans une rivière, et on se réjouit d'avance en pensant à notre descente sous spi. C'est un asymétrique de surface modeste, un peu petit pour le bateau sans doute (le guindant est vraiment court), mais en l'occurrence il sera bien adapté car très maniable pour tirer des bords dans les airs changeants qui coulent dans la rivière. Le tangon monté en bout-dehors est muni d'une sous-barbe, mais il s'avère que sur des bords un peu serrés, l'espar a tout de même une légère tendance à plier... Pour le reste, le Filo fait preuve de la même vivacité qu'au près, et d'un excellent équilibre. On peut imaginer que sous spi dans la brise, il sera capable de planer en restant très stable, comme tout bon plan Rolland qui se respecte.

CHER PARCE QUE RARE...

Reste une question : 45 000 €, n'est-ce pas un peu cher pour un petit bateau âgé de plus de dix ans ? Peut-être, mais d'une part ce modèle est assez rare (dix exemplaires produits), d'autre part *LoFilo* bénéficie d'un procédé de construction assez coûteux. Ce numéro 2 de la série, celui-là même que nous avons essayé lors de sa sortie (Voile Magazine n°72), faisait en effet partie d'un premier lot de quatre bateaux qui avaient été construits en contreplaqué (coque et pont), avec un rouf en stratifié. L'architecte nous le confirme, c'est un bateau qui coûtait cher à construire... Du coup, les coques des six Filo suivants avaient été faites en stratifié. « Mais c'était encore un peu cher, note Pierre Rolland, donc ensuite on avait fait le Django 7,50. Ce nouveau modèle était plus moderne, en revanche il n'était pas aussi agréable à vivre et accueillant que le Filo : il était plus court et n'avait pas le rouf panoramique ». Hervé Théron, le constructeur de l'époque, ne dit pas autre chose, et il conserve un souvenir ému de son Filo : « C'était vraiment un super bateau, avec beaucoup de lumière à l'intérieur. Au départ Pierre [Rolland] avait dessiné un rouf plus rond façon Pogo, mais je voulais un truc un peu plus Harlé, pour viser le marché de l'Armagnac, d'où le rouf panoramique. Problème, avec ce bateau on perdait de l'argent. On a vu qu'on allait au crash, alors on a tiré un moule à partir de la coque du n°4. Puis on a fait le 7,50 ». Vous l'aurez compris, *LoFilo* est une occasion qui ne se représentera pas de sitôt. ■



▲ Sur *LoFilo*, un spi asymétrique de dimensions très raisonnables. Un peu petit, même... Devant les winches de piano, des bloqueurs Antal ont remplacé avantageusement la fourniture d'origine.



▲ Mention très bien pour ce cockpit en deux parties. La longueur totale est de 2,70 m, dont 1,40 m pour les banquettes. A noter aussi la largeur plutôt généreuse des passavants : 45 cm.

Toujours aussi méticuleux !

Vous le reconnaissez ? Dominique Avril, 50 ans, était le propriétaire du Kelt 7.60 que nous avons essayé dans le numéro 83 de Voile Magazine. Nous le retrouvons douze ans plus tard, et son nouveau bateau est toujours aussi impeccable – déformation professionnelle ? Quand on est technicien de maintenance dans l'aéronautique, on sait ce que rigueur signifie... Entre-temps Dominique a navigué de longues années sur un Feeling 720 (première version, sans cabine arrière). Avec



LoFilo, il s'est échappé loin de sa Vilaine natale (qu'il connaît comme sa poche) pour aller explorer la côte atlantique entre Rochefort et Concarneau. Avant le Kelt, il y avait eu,

en remontant le temps, un Iguane, un Kelt 8 m, un Kelt 7,60 (oui, cela fait bien trois Kelt au total dont deux 7,60), un Brio et enfin un Corsaire qui fut donc son premier bateau.

“ J'ai eu des dériveurs lestés qui dérapaient beaucoup au près, alors j'apprécie les aptitudes du biquille au louvoyage. ”