

Le Filo face à ses concurrents

Modèle	Long. coque	Largeur	TE	Lest	Depl.	SV au près	Génols	GV	Matériau	Architecte	Constructeur	Année	Prix
Filo	8,20 m	3,10 m	1,35 m	850 kg	2 200 kg	200 kg	21 m²	23 m²	CF époxy	Rolland	GL Composites	2001	314 203 F
Daydream 300	9,20 m	2,54 m	1,50 m	1 400 kg	2 800 kg	400 kg	15 m²	25 m²	strat. verre	P. Dubois	Kel/Waterline	1999	400 000 F
Bt-Loup 89	8,98 m	3 m	1,10 m	1 200 kg	3 000 kg	46 m²	29 m²	17 m²	strat. verre	Wrighton	Wrighton	1998	381 000 F
Gala 80	8 m	2,50 m	1,07 m	550 kg	1 300 kg	34 m²	15 m²	19 m²	sand. verre	E. Lerouge	Lerouge-Yachts	2000	248 600 F
RM 10,50	10,50 m	3,90 m	1,60 m	2 080 kg	4 000 kg	64 m²	25 m²	38,20 m²	CF époxy	Lombard	Sysba Marine	1999	593 641 F
Foxy	7,70 m	2,46 m	0,95 m	550 kg	1 750 kg	32 m²	14 m²	18 m²	aluminium	J.-P. Brouns	Sopranzi	1999	nc
RM 800	7,99 m	3,40 m	1,20 m	960 kg	2 470 kg	47 m²	18,50 m²	28,50 m²	CF époxy	Lombard	Sysba Marine	1993	455 234 F

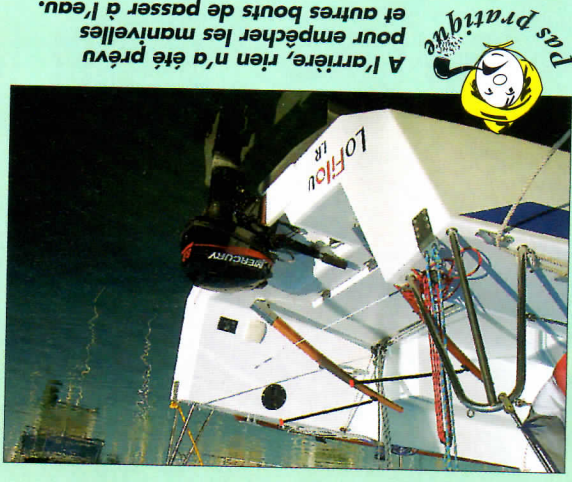
cockpit qui est tout ou-vert. Il faudra trouver un système pour empêcher les écoutes ou les manivelles de passer à la mer. Le bords assis sur le plat-bord profite d'une bonne position pour bar-rer et dispose, à fond de cockpit, de cale-pieds et d'une barre d'écouté. C'est également sur l'arrière, par le fond de cockpit, que l'on accède à un grand coffre.

Et puis, comme si le Filo tenait à vraiment se démarquer des autres productions du marché, son intérieur joue la carte de la simplicité, le fonctionnel, l'emportant largement sur le superflu. Il n'est pas sans rappeler, par certains côtés, celui d'un autre type de biquille, le RM 800 ou le RM 10,50. En tout cas, quelques remarques s'imposent au sujet de l'intérieur du Filo. Tout d'abord, les finitions du modèle présenté au Grand Pavois de La Rochelle, le numéro 3 de la série, n'étaient pas satisfaisantes. A cela une raison simple : le budget du propriétaire était très juste. Autre remarque toujours valable sur le bateau présente, celle relative à la couchette arrière. Qu'elle soit disposée travers à la marche n'est pas un handicap. Il n'y a rien non plus à redire sur ses dimensions. Elles sont même plutôt généreuses. En revanche, ce qui l'est moins, c'est la hauteur disponible entre le fond de cockpit et le matelas de la couchette. Elle est seulement de 35 cm mais devrait passer à 45 cm si l'on en

Un intérieur très simple

croit son constructeur. Quant à l'organisation générale des aménagements, elle ne manque pas d'intérêt. Ainsi, il est appréciable, debout dans le carré, de garder une bonne vision de la mer, même sur l'avant. Il est tout aussi appréciable de ne pas avoir cloisonné le bateau, à l'exception du cabinet de toilette isolé par une porte à tribord de la descente. Précisons que la couchette double avant, prolongeant les deux banquettes du carré, mesure 2,10 m de long pour 1,40 m de largeur. Par sa taille, la cuisine est petite mais générale en équipements à l'image de la table à

cartes située sur bâbord. Sous voiles, en juger par les conditions rencontrées, du petit temps et du médium, le Filo va vite et fait du cap. Il demeure cependant à naviguer à l'angle de gîte ad hoc : 15 degrés. Inclinaison ou la bécaille sous le vent travaille dans les meilleures conditions. Quant aux sensations, que l'on utilise l'une des deux barres franches assis sur le banc de cockpit ou le stick, elles rappellent celles d'un mono-safran. Un bon point donc pour cette carene qui aurait mérité un spi pour nos essais. Nobody is perfect.



Bonne idée : le rouf du Filo est équipé sur l'avant de hublots permettant de surveiller le plan de voilure.



Le cockpit est à deux fonctions. Sur l'arrière le barreur, sous l'avant la place des équipiers.



Dans le petit temps, il est important de faire gîter la carene.

Sous le cockpit, la cabine arrière offre peu de hauteur au-dessus de la couchette.

A l'arrière, rien n'a été prévu pour empêcher les manivelles et autres bouts de passer à l'eau.

Pas pratique

Pratique

Pas pratique