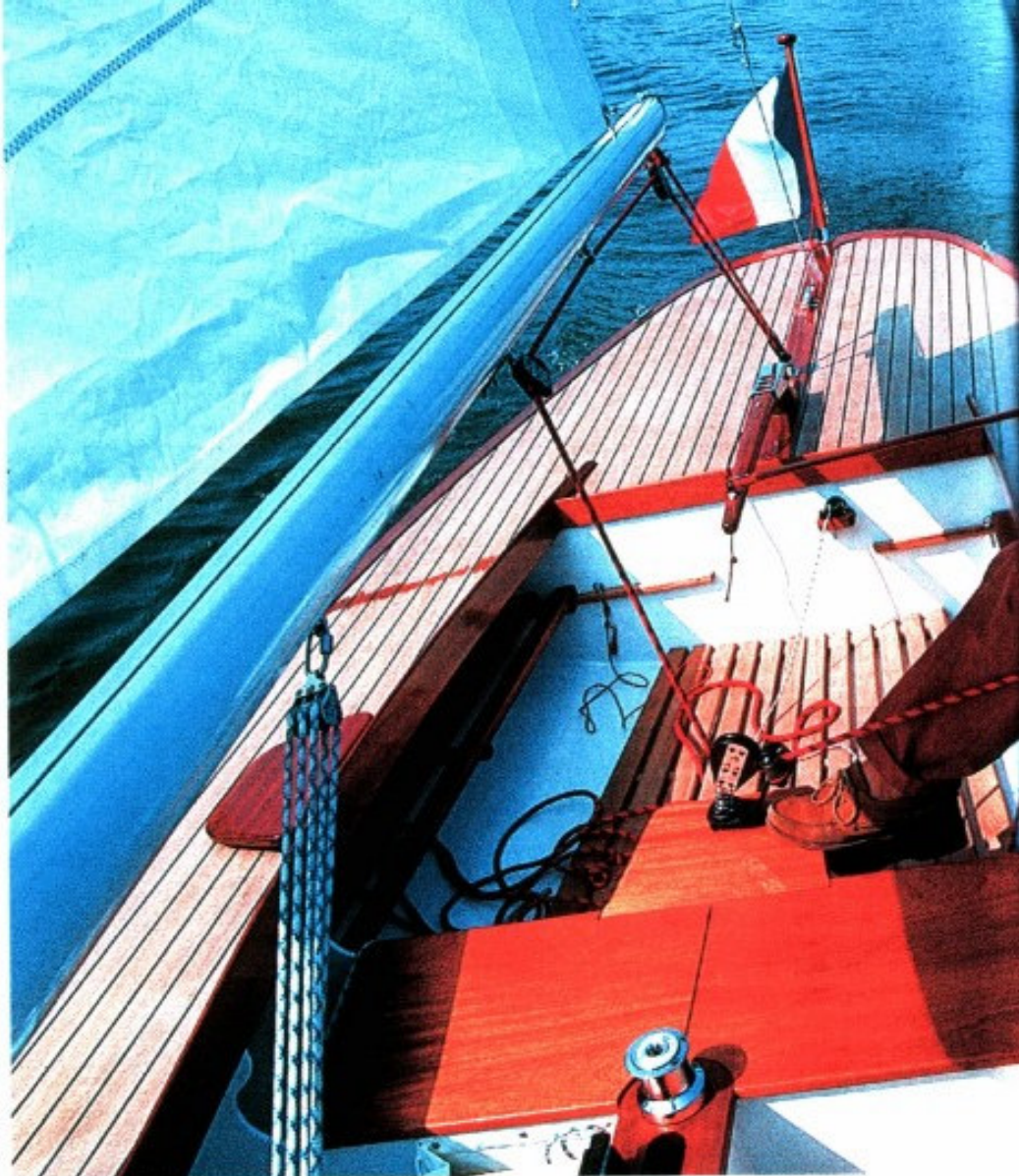


Les grands peintres impressionnistes ont fait rêver l'architecte angevin Jean-Yves Manac'h et il a dessiné pour eux le plus doux des voiliers. Monet, Renoir et surtout Caillebotte qui, lui aussi, traça les plans de fort beaux bateaux, l'auraient volontiers croqué, ce petit Morgann, sur la Seine à Argenteuil ou sur la mer, à Varengeville. D'ailleurs, on croit parfois le reconnaître sur certaines toiles... Mais en ce temps-là, les mâts comme les coques étaient en bois. Cent trente ans ont passé depuis le temps des canotiers, et ce sont les plaisanciers de l'an 2000 que vient charmer ce romantique impénitent, avec sa toniture coquine, ses petits bancs lattés et son pont en pin d'Oregon qu'encadre un liston d'acajou luisant.

ESTHÉTIQUE ET PERFORMANCES

Mais si la voûte élancée vient assurément du XIX^e, l'étrave canoë, elle, est pure invention de l'architecte. « J'ai choisi ça pour lui donner de la personnal-



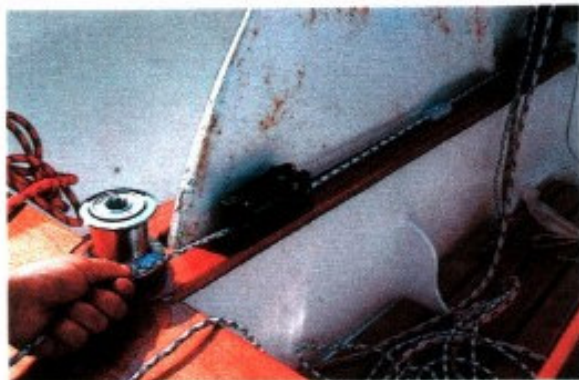
Ci-contre

Sur la plage arrière, l'emplanture de hampe peut recevoir une dame de nage.



A droite

La dérive se manoeuvre à l'aide du winch.



Ci-contre

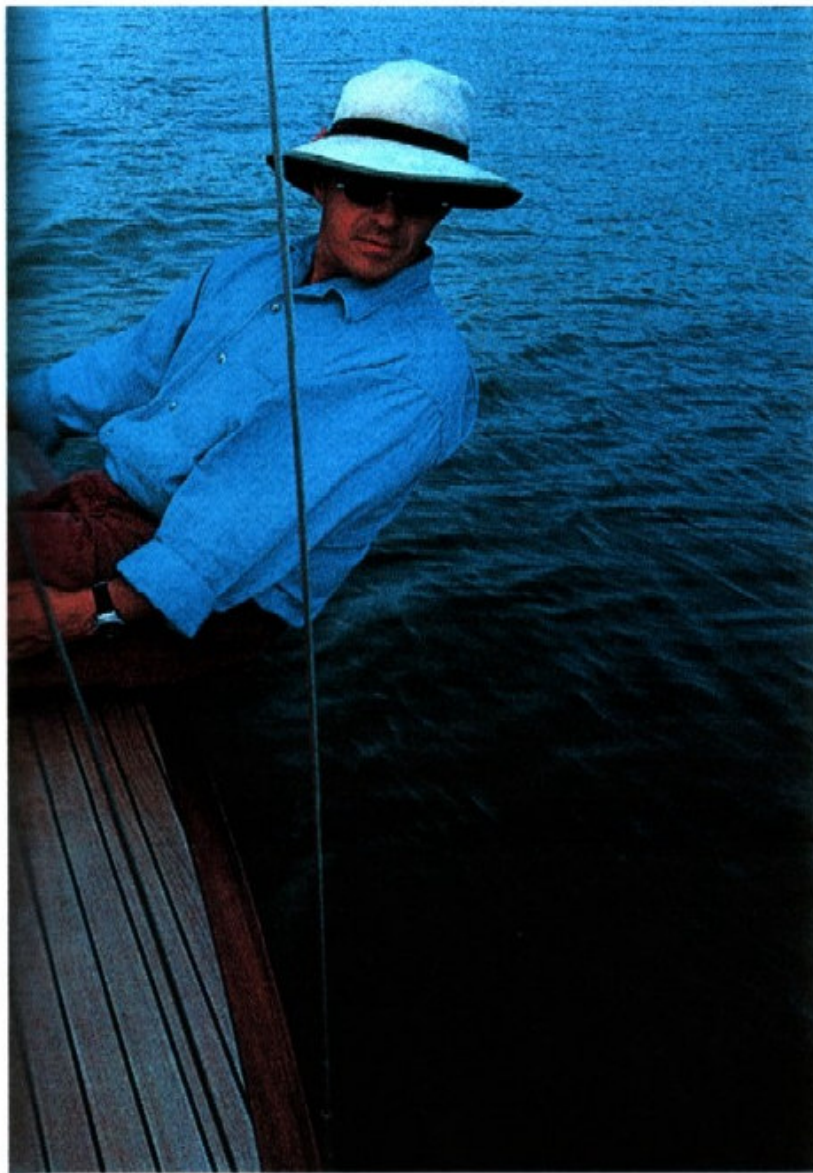
Un rail de foc autovireur particulièrement efficace.



A droite

Les bancs de cockpit s'escamotent sous les passavants.





A gauche
Les pieds ainsi calés, le barreur assis sur le passavant demeure confortablement installé à tous les angles de gîte.

s'en faut, le nécessaire rappel du barreur et de son équipier dans les risées. La grand-voile lattée de 18 m² et les 6 m² du foc autovireur sur rail confèrent, en effet, une bonne puissance à ce Morgann qui, soit dit en passant, ne pèse que 450 kilos.

ENTRE LE 470 ET LE SOLING...

Est-il nécessaire de préciser qu'à bord de ce fin voilier, les sensations de barre se révèlent exceptionnelles ? Placer l'étrave au millimètre, virer de bord dans un mouchoir de poche ou relancer à la moindre risée... Tout paraît simple et léger mais seuls les barreurs les plus « pointus » tireront, en régate, leur épingle du jeu avec ce semi-dériveur, à mi-chemin entre le 470 et le Soling. Qu'on ne se méprenne pas pour autant, cette merveille n'est pas une « machine de course » déguisée en élégante. Pour le barreur, assis sur le pin d'Oregon du pont ou sur les adorables petits banes intérieurs qui s'escamotent astucieusement sous le passavant, voire même dans le fond du

Ci-dessous
Le barreur se met sous le vent pour tirer profit de la moindre risée.

té », confesse humblement celui qui dessina il y a peu le Starling pour remplacer l'Aile et le nouveau cat boat monotype à quille relevable du très sélect Club de Voile de Paris. Pour être esthète, Jean-Yves Manac'h n'en est pas moins soucieux des performances sous voiles et nombre de barreurs de Soling reconnaissent aujourd'hui que cette petite « commode Louis XVI » leur donne bien du fil à retordre aux allures du près... Il faut dire que cette carène à bouchains semi-vifs, fort bien construite en polyester armé par le chantier Franck Roy, a plus d'un tour dans son sac. Première botte secrète : une dérive quart de cercle en fonte de 130 kilos qui, outre son rôle naturel anti-dérive, assure par son poids une bonne raideur à la toile ce qui n'exclut pas, loin



Ci-dessus
L'écoute de grand-voile passe dans une poulie derrière la barre avant de rejoindre le cockpit via la bôme.

LE MORGANN PREND LA ROUTE



Safran et dérive relevés, Morgann est hissé en une minute sur sa remorque de route.

Le Morgann est aussi prévu pour être tracté derrière une voiture. Dérive et safran relevés, il se positionne suffisamment bas sur sa remorque pour une bonne stabilité et le mât pivotant vers l'arrière sur un axe du sabot peut être aisément abattu par une personne seule. Un inconvénient toutefois, auquel il sera prochainement remédié : le puits de dérive empêche l'espar de descendre

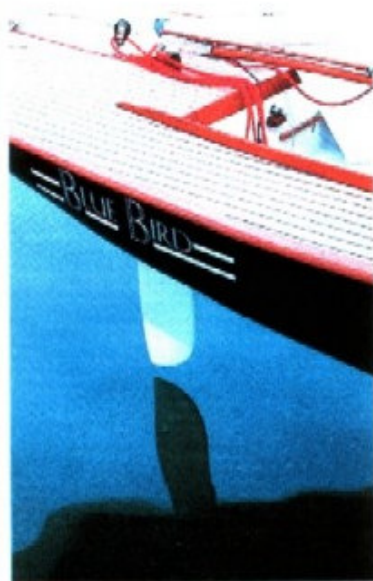
jusqu'à la position horizontale. Il faudra prévoir un pied de mât tournant pour qu'il puisse passer à côté de l'obstacle. Quoiqu'il en soit, en moins d'une demi-heure, le bougre se trouve accroché à la voiture pour gagner avec aisance les plus beaux plans d'eau européens. 450 kilos, ce n'est pas très lourd. Alors, pourquoi pas le golfe du Morbihan, la baie de Cannes ou le lac de Côme...

bateau pour une bénéfique relaxation dans les faibles brises et les bords de portant, la tâche se limite à jouer de l'écoute de grand-voile d'une main et du profond et fin safran de l'autre.

L'équipier, lui, confortablement installé sur le banc transversal qui repose, vers l'avant, sur le puits de dérive, s'occupe de border ou choquer le petit foc et, éventuellement, de descendre ou remonter la dérive selon les allures (ou les hauteurs d'eau). Peut-on imaginer plus simple ?

POUR LA BALADE AUSSI...

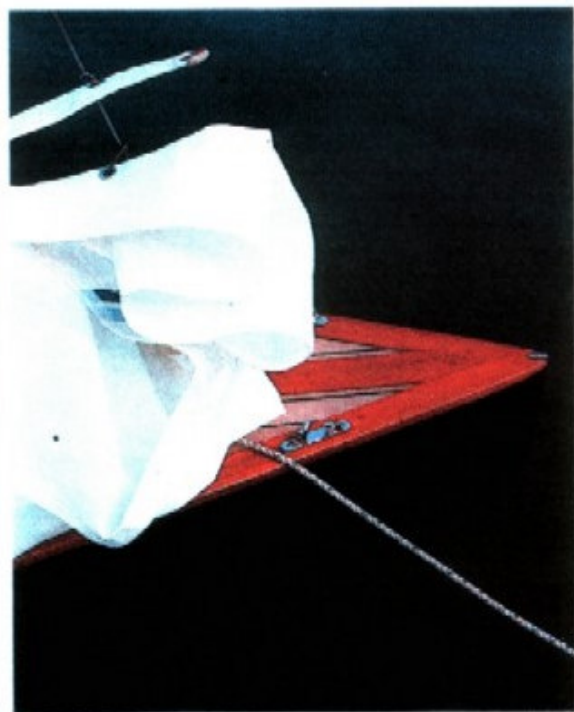
Le jeu est une chose mais on peut aussi, armé d'une telle unité, se livrer corps et âme aux plaisirs de la simple balade, à la recherche d'un rivage à pique-nique, d'une crique idyllique ou du seul plaisir de l'eau qui glisse, à portée de main, le long du bordé. Aux romantiques invétérés, le Morgann offre à la fois le décor et les commodités. La perfec-



Le safran profond et fin demeure efficace à tous les angles de gîte.

Certains préféreront un étai creux aux traditionnels mousquetons.

tion des menuiseries et des finitions flatte le regard, du plancher latté teck aux hiloires vernis avec six couches d'époxy, rien que cela ! Et pour la sécurité, des caissons étanches à l'avant et à l'arrière assurent l'insubmersibilité, indispensable car ce type de voilier n'est évidemment pas autovideur. Une astuce enfin, une de plus : le mât posé sur le pont laisse place à un grand





De l'intérieur du cockpit, le barreur contrôle bien ses voiles et sa route.

coffre de rangement à l'avant pour le pique-nique et les effets personnels tandis qu'un coffre situé sous le banc de l'équipier reçoit le matériel de sécurité, les aussières et autres accessoires de navigation.

Le grand cockpit laisse ainsi une place libre suffisante pour loger, ou plutôt abriter confortablement, trois adultes qui ne se gêneront pas lors des manœuvres. Malgré tout, ces qualités, et non des moindres, ne parviennent pas à éclipser totalement une question essentielle : le Morgann est parfait, certes, mais pour quel

plan d'eau ? En rivières et lacs, il sera assurément très à l'aise, mais la mer et son clapot ne mettraient-ils pas à mal ce « bijou » dont le franc-bord au maître bau n'excède pas 38 centimètres ?

Franck Roy, le constructeur, affirme avoir volontairement testé le premier Morgann à La Rochelle par 20 à 25 nœuds de vent toute toile dehors, bien qu'il eût été alors plus que souhaitable de prendre un ris. Il nous livre ses conclusions : « Dans ces conditions extrêmes de mer et de vent pour une telle unité, le bateau a certes embarqué un peu d'eau mais son passage dans les vagues, grâce notamment à une hauteur d'étrave de 54 centimètres s'est toujours fait en souplesse, sans perte de vitesse. Il est évident qu'avec le ris indispensable en la circonstance, nous n'aurions même pas embarqué

d'eau. » Alors, à nous les rêves d'embruns salés et de criques désertes que nous autorisent la dérive et le safran relevables... Et si la brise vient à manquer, sachez que tout est prévu pour installer un petit moteur hors-bord en puits. ■

Le Morgann en chiffres

Longueur de coque : 6,80 m

Longueur de flottaison : 5 m

Tirant d'eau : 0,30/0,96 m

Lest : 170 kg

Déplacement léger : 450 kg

Surface de voilure au près : 18 m²

Grand-voile : 12 m²

Foc : 6 m²

Matériaux : polyester fibre de verre et bois.

Prix du modèle de l'essai :

■■■■■ T.T.C. avec voiles.

Architecte : Jean-Yves Manac'h

Constructeur : Franck Roy, 17137

Marsilly. Tél. : 06.81.68.01.07.

