

J'ai barré le **Solenn**



Franck Roy

France

Longueur coque: 6,97 m

Du charme, mais pas seulement!

Joli et remarquablement fini, le Solenn est aussi un petit voilier de cabotage avec lequel on se fait vraiment plaisir à la barre, carène moderne oblige...

TEXTE OLIVIA MAINCENT. PHOTOS YVES RONZIER

Solenn s'est fait attendre, et c'est tant mieux. Il est parfois préférable de prendre son temps pour sortir un bateau complètement abouti, plutôt que de faire plusieurs apparitions manquées. Comme à son habitude, le chantier de Franck Roy (constructeur du Joli Morgann, du Loup et du Nantucket Cat Boat) réalise avec le Solenn une jolie unité aux finitions de bon goût, dont les plans sont signés Alain Mortain et Yannis Mavrikios. Le Grand Pavois de La Rochelle a d'ailleurs remis le prix d'honneur du jury à Franck Roy pour son travail depuis cinq ans. Et, derrière le Locwind 57, c'est le Solenn qui emporte le deuxième prix.

Moderne, la quille relevable hydrauliquement

A ceux qui pourraient croire que le Solenn est un bateau rétro, la carène au maître bau important, les entrées d'eau fines, les appendices astucieux (quille relevable et double safras), montrent d'emblée que le Solenn est avant tout un voilier moderne. Son programme est tourné vers la balade à la journée et le camping côtier: l'intérieur est équipé de quatre vraies couchettes et d'un petit réchaud. On peut aussi beacher grâce à la quille relevable hydrauliquement.

Voilà donc un voilier au programme très ouvert, entièrement lié au plaisir de naviguer sans trop se compliquer l'existence. Les réglages sont minimalistes, la surface de voiles raisonnable, ce qui n'empêche pas les performances honorables. Pour le débridé, le Solenn est équipé d'un spi asymétrique qui procure au barreur d'excellentes sensations. Côté construction, la coque est en polyester monolithique, le pont recouvert de lattes de teck et le rouf habillé d'acajou verni... Les détails et les finitions sont très soignés, comme toute la gamme de Franck Roy. ■

Entrées d'eau fines, maître bau important, le dessin du Solenn, signé Mortain/Mavrikios, est moderne.

Navigation

Vivant et facile

Ce déplacement léger offre des sensations proches de celles d'un dériveur. Sa carène large et son plan de voilure simple sont des gages de sécurité.

Comme n'importe quel croiseur, nous quittons les pontons du port des Minimes au moteur. Le 9 ch Yanmar placé sous la descente suffit largement pour les entrées et sorties de port, et pour marcher à 5 nœuds en vitesse de croisière. Afin de ne pas gâcher l'esthétique du cockpit, le chantier a eu la bonne idée d'escamoter le compte-tours et le démarreur dans le coffre tribord. Seule la manette du moteur – laquée s'il vous plaît! – dépasse dans le cockpit. L'envoi des voiles s'effectue depuis le cockpit. La grand-voile, actuellement sur ralingue, sera montée sur coulisseaux sur les prochaines unités, pour encore plus d'efficacité. Le foc à faible recouvrement (sur un enrouleur de série) se déroule et se borde à la main. Toutes les manœuvres reviennent au cockpit pour éviter les déplacements sur l'avant. Il faut dire que l'absence de

filères ne facilite pas l'accès à la plage avant. En 5^e catégorie, les filères ne sont pas obligatoires. Elles le seront si vous décidez de passer en 4^e catégorie. Sur le petit rouf, les deux winches Andersen ne sont pas équipés de self-tailing, toujours par souci d'esthétique. La volonté de simplifier au maximum les réglages est nette: les manœuvres ne sont pas doublées. Evidemment cela pose problème, au moment de reprendre la bordure par exemple, puisque le winch est déjà utilisé par l'écoute de génou. Mais, compte tenu de la surface de voiles peu importante, il suffit de se mettre bout au vent pour libérer le winch.

Au près

★★★★☆

Grand-voile et foc (Starvoiles) bordés, avec 8-10 nœuds de vent, le Solenn se montre vivant. Le barreur est assis sur son petit banc en acajou

et les équipiers sur les bancs de cockpit, le dos contre l'hiloire en acajou. Malgré le stick un peu trop long, le barreur ne manque pas de sensations. Le Solenn est ardent juste comme il faut, et les doubles safras permettent de lâcher la barre sans que le bateau quitte son cap. Nous marchons à plus de quatre nœuds, le bateau parfaitement équilibré. La barre d'écoute Harken (démontable au port) est accessible au barreur, ce qui confirme l'aptitude du Solenn à être mené en solitaire sans problème. Seul bémol: il manque un petit cale-pied sur les bancs pour se maintenir efficacement à la gîte.

Au portant

★★★★☆

Le bout-dehors participe à la ligne du bateau. Donc, même si vous ne prenez pas le spi (en option), le chantier laisse ce bout-dehors très joliment →

Le cockpit est grand et peut accueillir cinq personnes en navigation. On y est confortablement assis.



J'ai barré le **Solenn**

→ fini, avec six plis d'acajou et cinq feuilles de carbone. Du solide ! Cet appendice est en plus facilement démontable (deux vis), pour permettre de gagner un mètre sur une place de port. L'envoi de spi se fait depuis le cockpit, en ayant pris soin de bien crocheter l'amure, l'écoute et la drisse. Au portant, le Solenn se comporte comme un charme.

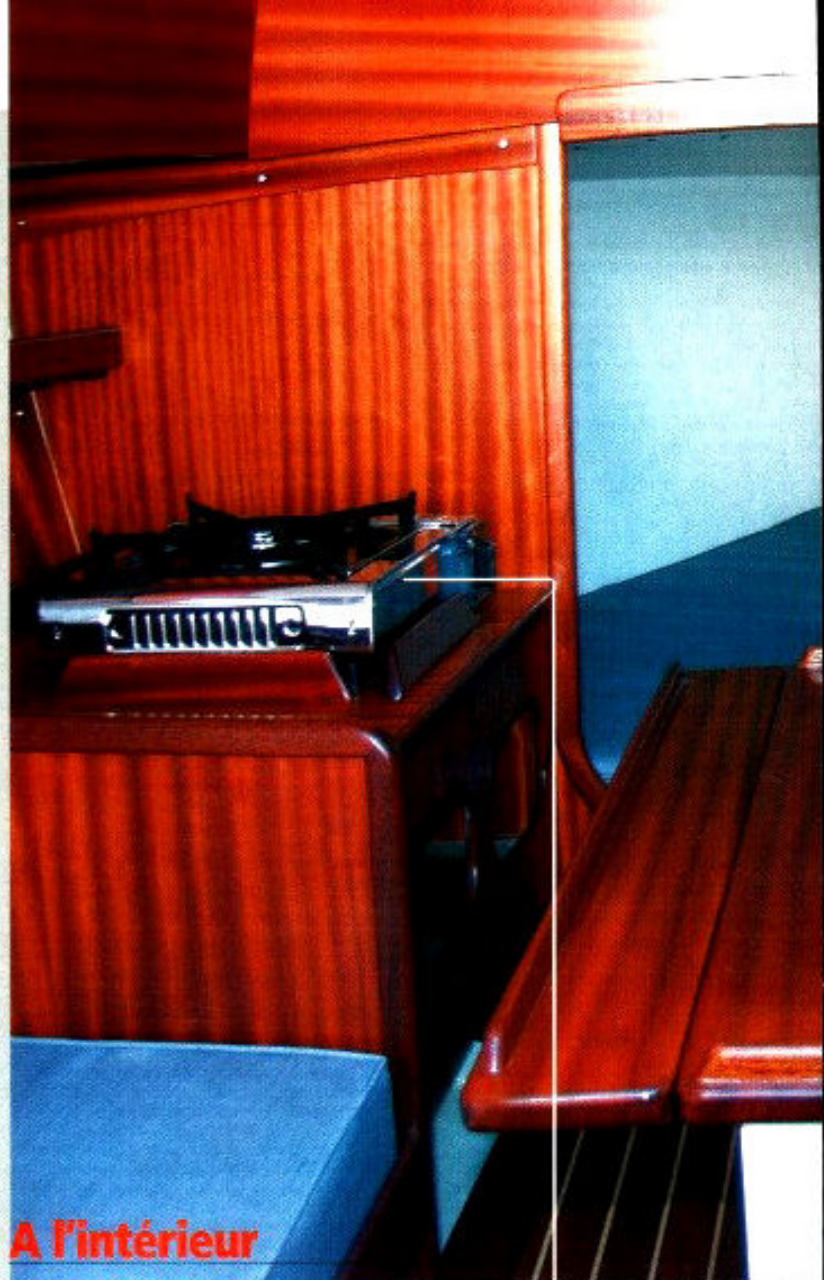
Nous avons atteint les 6 nœuds, avec une pointe à 6,5 nœuds ! La carène planante y est pour beau-coup. A cette allure portante, pour profiter pleinement du cockpit, on peut enlever la barre d'écoute et la remplacer par un palan en patte d'oie qui se fixe sur le tableau arrière.

Bilan navigation



Six plis d'acajou, cinq feuilles de carbone, le bout-dehors est solide et se démonte facilement à l'aide de deux vis.

Le petit foc et la grand-voile de taille raisonnable confèrent au Solenn une très grande maniabilité.



A l'intérieur

CUISINE: le petit réchaud et le bac évier en inox sont de série.

Pas de fioritures dans cet intérieur sur fond d'acajou. L'absence de rangements est compensée par les coffres de cockpit.

Le petit rouf du Solenn assure une hauteur sous barrots de 1,40 m. On se tient donc assis sans problème dans le carré garni d'acajou. La large descente et les jolis hublots de rouf entourés d'inox donnent de la luminosité à l'ensemble, même si, bizarrement, le propriétaire de notre bateau d'essai a préféré de ne pas mettre de panneau de pont à l'avant. La version standard est donc

plus lumineuse et plus aérée. En avant de la petite table du carré, le bac inox évier et la gazinière (un feu) sont de série. Côté couchage, le triangle avant peut accueillir deux enfants ou un adulte. La couchette tribord est la plus grande avec 2,20 m de long. Pour ceux qui veulent naviguer un peu plus, le chantier propose en option un WC chimique et une glacière frigo que l'on range dans

un coffre du cockpit. Ici pas de place pour le superflu, et c'est délibérément que le chantier n'a pas installé de placards. Mais les trois grands coffres extérieurs compensent largement. Les deux coffres latéraux sont à la dimension des engins flottants de survie, tandis que le coffre arrière occupe toute la largeur.

Bilan intérieur





LA TABLE DU CARRÉ repliable permet de manger à quatre personnes.

LE TRIANGLE AVANT peut accueillir deux enfants ou un adulte.

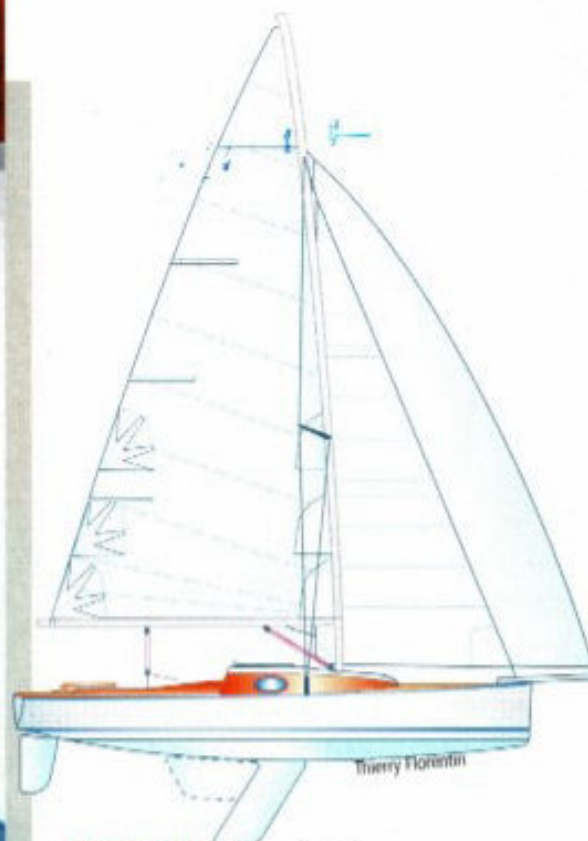
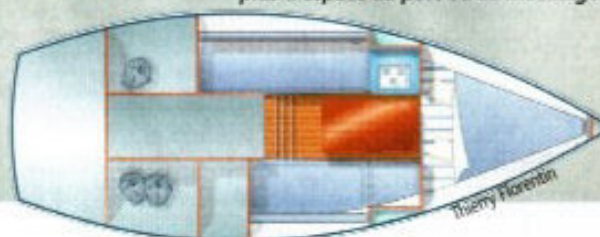
LES BANQUETTES du carré sont confortables. On y tient assis sans se cogner la tête.

La quille relevable

De type First Class 8, la quille se remonte à l'aide d'un système hydraulique situé dans le coffre bâbord, dont le fabricant équipe les Ovni d'Alubat et a donc fait ses preuves. Dans le coffre tribord, deux boutons : relevage et descente. En cas de problème, on peut remonter la quille à la main au moyen du manche de la pompe de cale. La quille relevée et les safrans peuvent se poser sur un sol sablonneux.



LA BARRE D'ÉCOUTE est amovible pour offrir plus d'espace au port ou au mouillage.



ECHOUAGE FACILE sans bécilles sur la quille relevée et les deux safrans.

Solenn

Fiche technique

Architectes	A. Mortain/Y. Mavrikios
Constructeur	CN Franck Roy
Matériaux	polyester, acajou, teck
Longueur de coque	6,97 m
Flottaison	6,52 m
Maitre bau	2,55 m
Tirant d'eau	0,76/1,60 m
Lest	440 kg
Déplacement	1 270 kg
Grand-voile/foc	17,95/9,13 m ²
Spi asymétrique	44 m ²
Moteur	In-bord Yanmar 9 ch

Franck Roy, route de La Rochelle, 17230 Marans.
Tel. : 0546016637. 0681680107.

Conclusion

Certes le Solenn est cher. Mais il faut prendre en compte la qualité des finitions, le choix de l'accastillage – Harken et Andersen –, les taquets et les chaumards en inox. Le chantier est allé jusqu'au bout de son idée : faire du Solenn un petit voilier d'exception. Un mariage réussi du rétro et du moderne.

Bien vu

- La quille relevable.
- La barre d'écoute amovible.

Mal vu

- Stick trop long.
- Manque de calepiéd sur les bancs de cockpit.

Notre avis ★★★★★