

Solenn

Un croiseur de charme

A partir de 7 mètres de long, le respect du gabarit routier est une contrainte pour l'architecte. En plus, une grosse voiture et un permis spécial peuvent s'avérer indispensables pour prendre la route. Mais l'intérêt pour les transportables n'est pas près de s'éteindre avec des bateaux aussi réussis que le Solenn.



En matière de petits bijoux alliant le charme du classicisme et les atouts de la modernité, Franck Roy peut afficher une certaine expérience. Il suffit de citer les Joli Morgann, Morgann 5,50 et Loup qu'il produit dans son chantier pour constater qu'il sait associer avec talent lignes traditionnelles et coques polyester. Mais tous ces day-boats présentent aussi un gros inconvénient, l'impossibilité de dormir à bord, donc de partir en croisière.

C'est pourquoi le chantier a entrepris de réaliser un petit habitable transportable de tout juste 7 mètres. Et le résultat est convaincant. Les regards des visiteurs du Grand Pavois et leurs compliments spontanés confirment en tout cas la réussite d'un point de vue esthétique. Les lignes de coque sont modernes, le pont est recouvert de teck et rien ne vient heurter le regard, la couleur du moindre bout étant étudiée avec soin. Et il n'y a qu'à prendre place dans le long cockpit pour affirmer la même opinion du point de vue de la conception. Tout semble avoir été pensé pour libérer un maximum d'espace en navigation comme au port. Les poulies sont à l'extérieur pour ne pas gêner l'assise, le compas rentré pour pouvoir s'appuyer sur la paroi, la bôme est située à une hauteur conséquente (1,52 m) pour permettre de circuler plus facilement, le rail d'écoute de grand-voile est amovible et son palan peut venir se fixer sur le plat bord pour le remplacer aux allures portantes. Juste en avant de la descente, une petite marche casse la profondeur du cockpit et abrite le moteur in board, un Yanmar de 9 ch, avec ligne d'arbre et hélice bipale. C'est grâce à ce dernier que nous sortons du port des Minimes. Le bateau tourne entre les pannes quasiment sur lui-même.

Voilà déjà un bon point. Au niveau du tableau de commandes, seule la manette des gaz, peinte pour plus de discrétion de la même couleur que le mât et ton sur ton avec la coque, est visible. Le reste se trouve dans un des coffres, à l'abri des regards. Le détail, toujours. A ce petit jeu, mentionnons aussi l'échelle de bain qui, bien qu'à bord, ne reste pas à poste afin de laisser vierge le tableau arrière droit, ou le capot de descente en acajou verni qui coulisse sur des axes chromés.

Le temps de lover les bouts et de ranger les défenses dans les coffres du cockpit, et nous envoyons les voiles. La grand-voile se hisse facilement, toutes les drisses revenant sur le petit rouf aux formes angulées. Pour reprendre les manœuvres, nous utilisons les winches Andersen chromés, choisis pour leur élégance. C'est aussi là que sera reprise l'écoute du foc à faible recouvrement – des petits rails permettent de régler le point de tire. Ces derniers, posés à même le rouf dans l'axe du bateau

ne sont malheureusement pas tout à fait adaptés pour un réglage efficace. Le reste de l'accastillage est signé Harken, et les écoutes se reprennent sans effort. Le barreur dispose de petits bancs de rappel en acajou pour s'installer confortablement sur le plat bord, stick en main. Le bateau affiche une bonne vitesse, et la barre est douce : difficile de sentir la présence du double safran. Si le foc monté sur enrouleur ne nécessite pas de circuler sur la plage avant, la situation est différente pour le spi. Avant de l'envoyer, il faut aller fixer le point d'amure sur le joli bout-dehors acajou et carbone. Les flans du rouf ont beau se prolonger sur l'avant, il manque peut-être des filières ou tout du moins une main courante pour se diriger vers l'étrave,

EN CHIFFRES

- Longueur coque : 6,98 m
- Longueur flottaison : 6,80 m
- Largeur : 2,53 m
- Tirants d'eau : 0,75/1,60 m
- Lest : 460 kg
- Déplacement : 1 280 kg
- SV au près : 28 m²
- GV : 20 m²
- Foc : 8 m²
- Spl : 44 m²

Matériau : stratifié verre-polyester
Architectes : Martin et Mavrikis
Constructeur : Oll Franck Roy



Les coffres situés sous les couchettes constituent un bon espace de stockage.

les passavants n'étant larges que de 26 cm. Le spi asymétrique donc envoyé, le Solenn accélère tranquillement sans tirer sur sa barre. Les doubles safrans opèrent de manière équilibrée. Le bateau offre alors des sensations plus proches de celles d'un dériveur que d'un quillard sans pour autant prendre de méchants coups de gîte. Tant mieux ! Franck Roy a aussi plutôt bien joué ses gammes du côté des aménagements,



Trop longs et trop en arrière, les rails d'écoute de foc ne permettent pas un réglage efficace. Par ailleurs les passavants sont un peu étroits.



Le palan d'écoute de grand-voile peut être fixé sur le liston pour dégager l'espace.



Cette varangue est plus haute que le plancher du bateau ; il faudra s'habituer à sa présence...



qui peuvent être adaptés à la demande de l'acheteur. Certains se contenteront d'un réchaud pour cuisiner là où d'autres n'imaginent pas leur bateau sans évier ni glacière. Que ces derniers sachent que des emplacements ont été prévus sur bâbord.

La quille se relève en 9 secondes !

De même, alors qu'un hublot est prévu d'origine sur la plage avant pour apporter de la lumière dans le carré, il a été remplacé sur le bateau de notre essai, à la demande du propriétaire, par un aérateur. Dans l'ensemble, le rouf élevé permet de disposer d'un bel espace dans le carré bordé d'acajou où la table est posée sur le puits de quille. Devant cette dernière on retrouve un petit bac à bouteilles et deux banquettes. Profondes de 72 cm, elles serviront également de couchettes en se prolongeant sur l'arrière. Sous ces dernières prennent place des coffres et de larges équipets les surplombent. Dans la pointe avant le lit breton de belle taille (187 x 156 cm) est également doté de deux tablettes ainsi que de petites étagères pour les effets personnels. L'habitabilité réduite autorise tout de même de dormir à bord de temps à autre ou de se préparer un déjeuner. Et si nous n'avons pas eu l'occasion d'échouer le bateau, l'expérimentation du système hydraulique de relevage de la quille nous a convaincus : en appuyant sur un bouton caché dans un des coffres du cockpit, il suffit de 9 secondes relever l'appendice.

**Une carène
moderne et
une silhouette
craquante.**

