



SOLENN

Le charme et la modernité

« Les voiliers à la mode sont tous larges, légers, rapides et spartiates. Mais leur design très "intello" est détaché des bateaux dont on a rêvé, enfant. Il manque de sensualité. »

Vu l'éclat de ses yeux, c'est sûr, Alain Mortain a eu - avec son compère Yiannis Mavrikios - plaisir à dessiner ce «classique moderne» qu'est le Solenn. Carène, gréement et solutions techniques sont de notre temps, seul son aspect rappelle les petits yachts d'antan. On voit avec ravissement de l'acajou verni et du teck. On voit avec respect le travail soigneux d'un charpentier de marine, comme sur les bateaux des années cinquante. Grâce à cette continuité esthétique, les quadras ou quinquagénaires reconnaîtront leurs rêves de même. Les concrétiser coûtera cher, mais le Solenn nécessite 900 heures de travail et son accastillage est du haut de gamme. Sur cette première unité, l'absence de filières met en valeur l'élégance de sa silhouette, tout en limitant le rayon de ses navigations à la cinquième catégorie. Nous voilà partis pour une courte promenade.

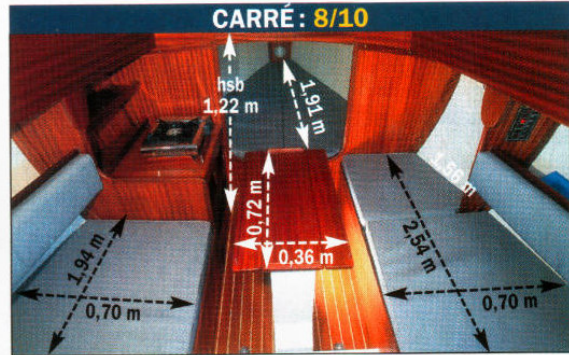
Sous voiles. Même les embruns, en mouillant joliment le teck du pont, ajoutent leur touche esthétique à notre premier bord de près. Face aux vaguelettes qu'attise un vent de dix nœuds, nous sommes un peu arrosés. Le Solenn s'incline d'une quinzaine de degrés, une gîte proche de l'angulation des deux safrans... Et n'en bouge plus. C'est son point d'équilibre, la position de marche idéale. Assis dans le cockpit, les pieds sur le banc opposé, je suis aussi bien calé que le bateau l'est dans sa vague. La barre est douce, sans excès. Elle laisse passer des sensations et permet

Dessiné par le duo Mortain-Mavrikios et construit par le chantier Franck Roy, le Solenn est un dayboat vif et raffiné, aussi charmant et cher qu'un petit yacht d'antan...



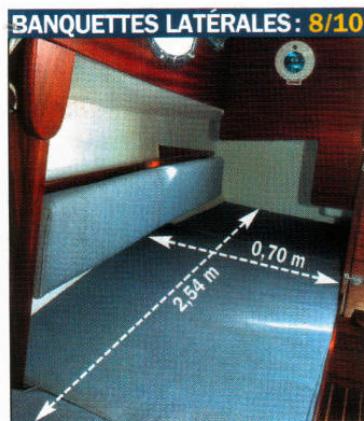
COCKPIT : 9/10

Teck et acajou, vernis et finitions méticuleuses : le cockpit est digne d'un Pullman. Sous les banquettes, trois grands coffres. Sur le rouf, deux winches suffisent à la manœuvre. La barre franche commande deux safrans dont les mèches en inox (sur paliers auto-alignants) servent de béquille à l'échouage.



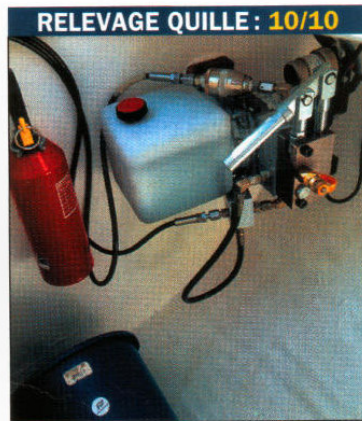
CARRÉ : 8/10

Dans cette volumineuse carène (elle est au gabarit routier, donc transportable), peu de traces de polyester. Le vaigrage blanc met en valeur les meubles et le travail des menuisiers... Le coin cuisine est modulable selon les besoins du propriétaire. De quoi passer un week-end dans le charme et la délicatesse.



BANQUETTES LATÉRALES : 8/10

Chacune des banquettes peut accueillir un dormeur. Sous les matelas, assez de coffres pour une courte croisière. Au-dessus, un hublot ovale. On peut naviguer à quatre mais, si l'endroit est chaleureux, on risque vite de se sentir à l'étroit...



RELEVAGE QUILLE : 10/10

Dans le coffre de cockpit bâbord, la pompe de relevage de la quille. Elle se commande électriquement ou à la main. En cas de talonnage, l'huile comprimée revient dans le réservoir, la quille remonte et ne redescendra que sur commande.



ÉTRAVE : 9/10

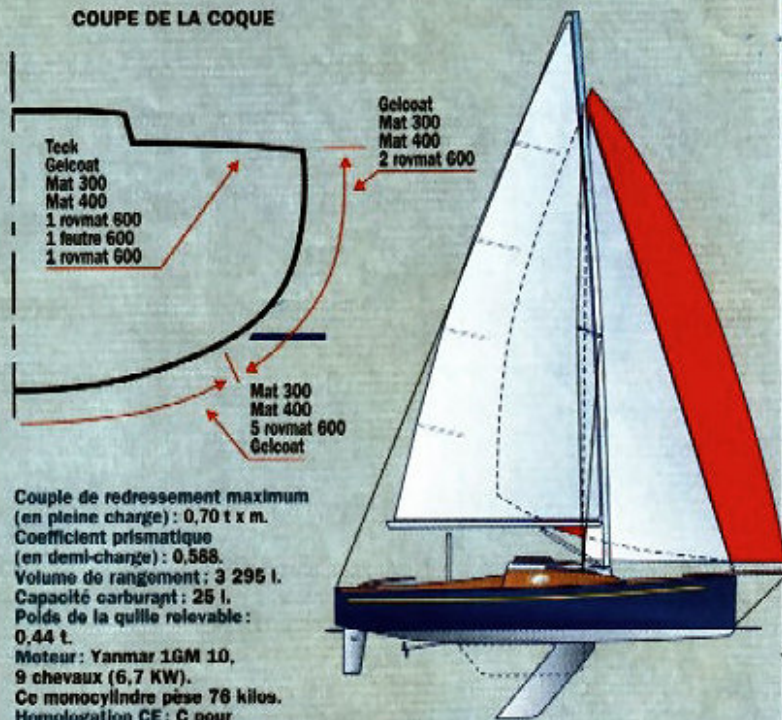
Le bout-dehors, en lamellé-collé d'acajou et de carbone, reçoit le point d'amure de l'asymétrique. Le pont est un régal pour les yeux. Attention à la glissade... mais, en mer, aucune raison de venir ici : tout se manœuvre depuis le cockpit!

le contrôle de la trajectoire sans jamais décrocher. Notre vitesse, mesurée au GPS, oscille autour de 5,5 nœuds, ce qui témoigne d'une belle vivacité. Risée. L'anémomètre indique 12 nœuds réels. Le lliston trône l'eau. Nous sommes à la limite de la prise de ris. Pierre et moi préférons laisser passer le souffle en ouvrant le grand-voile. Le rail d'écoute - démontable au port - est devant moi : facile. Que ce soit un virement de bord ou un empannage, la manœuvre des voiles est à la portée de débutants. À mesure que nous abattons, le Solenn ralentit. C'est en envoyant le spi asymétrique que nous retrouvons le nœud et demi perdu. Pas d'acrobatie à l'avant, l'opération s'effectue du cockpit, grâce à quelques poulies : faire coulisser le point d'amure vers le bout-dehors, tirer sur la drisse et voilà ! Un vérin hydraulique en inox, commandé par une pompe électrique, fait pivoter la quille vers le haut en quelques secondes. Plein vent arrière, le Solenn roule un peu, tout en restant sous contrôle. Pierre Plattard, du chantier Franck Roy, me dit que ce petit yacht va gagner en puissance (un foc plus grand, un asymétrique de 44 mètres carrés soit dix de plus que le nôtre), que les rails de foc seront raccourcis, que le siège extérieur du barreur sera incliné... De multiples détails qui amélioreront ce bijou, fiable et simple à utiliser, idéal pour une promenade raffinée au milieu de ses souvenirs d'enfance.

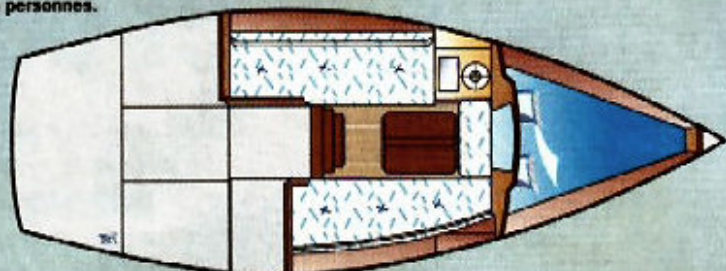
A L'INTÉRIEUR. Des menuiseries soignées, de l'acajou, des hublots ovales... La cabine du Solenn est un écrin chaleureux pour une collation, après les embruns, ou une nuit de repos au mouillage dans les eaux calmes d'un paysage de douceur. Au centre, le puits de quille supporte une table en massif à deux abattants. Le meuble de cuisine permet un café, mais un évier est prévu et le nouvel acheteur peut demander plus. À l'avant, la couchette double est éclairée par un panneau ouvrant. Sous tous les coussins, des coffres : assez de place pour les affaires nécessaires à quelques jours de promenade en couple. De l'espace, mais une hauteur ne dépassant pas 1,30 mètre : nous sommes bien dans un petit bateau. Le «poa-poa-poa» du monocylindre m'indique que nous rentrons au port. A plein régime, sa pulsation reste discrète. Elle-même est en harmonie avec l'esprit du Solenn. C'est un voilier charmant comme un songe enfantin. C'est aussi une carène performante et volumineuse. Un vrai petit yacht à faire fondre votre compte en banque, sur le champ ! L.C. ●

Texte et photos Laurent Charpentier.
Plans et infographie François Chevalier.

COUPE DE LA COQUE



Couple de redressement maximum (en pleine charge) : 0,70 t x m.
Coefficient prismatique (en demi-charge) : 0,588.
Volume de rangement : 3 295 l.
Capacité carburant : 25 l.
Poids de la quille relevable : 0,44 t.
Moteur : Yanmar 1GM 10, 9 chevaux (6,7 kW).
Ce monocylindre pèse 76 kilos.
Homologation CE : C pour 6 personnes.



Architectes : Alain Mortain et Yiannis Mavrikios.
Constructeur : Construction Navale Franck Roy, route de La Rochelle, 17230 Marans, tél./fax 05.46.01.66.37, mob: 06.81.68.01.07, e-mail : cnfroy@libertysurf.fr

Prix et options

Prix standard, départ chantier, avec voiles Star Volles, enrouleur de génois, accastillage Harken et Andersen, moteur Diesel Yanmar 1 GM 10 :

Principales options

De la coque aux coussins, en passant par le levier de commande du moteur et les garde-boue de la remorque (option-

nelle), la palette de couleur est au choix, à condition de rester en harmonie avec l'esprit moderne-classique du bateau. Le plan de pont n'est pas modifiable, mais l'aménagement intérieur est modulable (réfrigérateur, réservoir d'eau douce, évier...) selon les souhaits (et le budget) de l'acheteur.

Caractéristiques techniques comparées

	SOLENN	STIR VEN	BALKIS	LIUX 7.30
Longueur coque	6,97 m	6,70 m	7,01 m	7,30 m
Flottaison	6,52 m	nc	nc	7,30 m
Largeur	2,85 m	2,20 m	1,85 m	3,00 m
Tirant d'eau	0,76-1,80 m	0,25-1,14 m	0,86-1,75 m	1,00-1,90 m
Voilure au près	27,08 m ²	26 m ²	18 m ²	39 m ²
Déplacement	1,27 t	1,20 t	0,90 t	1,20 t
Cauchettes	4	2	-	4
Matériau	polyester et bois	contreplaqué-époxy	bois-époxy	bois-époxy
Architecte(s)	Mortain/Mavrikios	Vivier	White	Pinsals et Morin
Constructeur	CN Franck Roy	Grand Large	Le Poder	MED 2

Points forts

- Construction et finitions.
- Stabilité de barre et tenue sous voiles.
- Possibilité d'échouage.
- Unité transportable.

Points faibles

- Prix élevé.
- Tableau arrière massif.
- Baignade difficile.
- Entretien (vernis!).

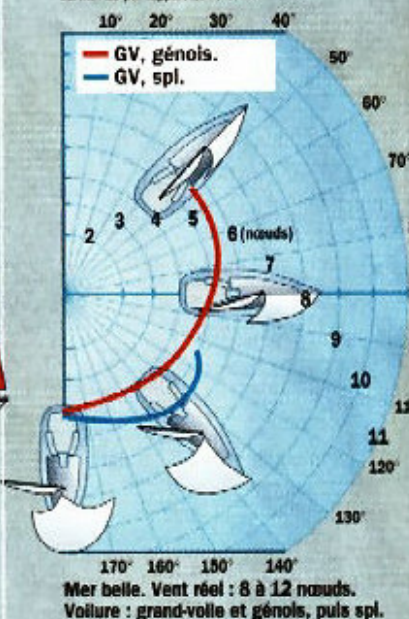
Essai

Solenn

Les chiffres de Volles et Voiliers

VITESSES MESURÉES*

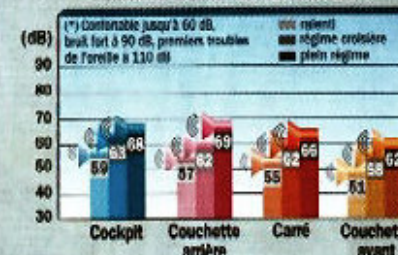
(* Vitesse mesurées avec le GPS Garmin 12 par rapport au vent réel)



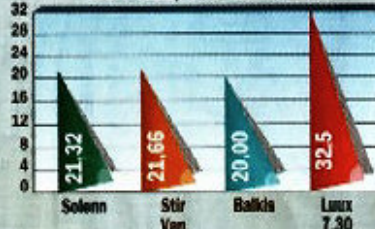
VOLUMES DE RANGEMENT



VOLUME SONORE AU MOTEUR*



SURFACE DE VOILE AU PRÈS/DÉPLACEMENT



VITESSE AU MOTEUR

