

Sur l'eau

Solenn

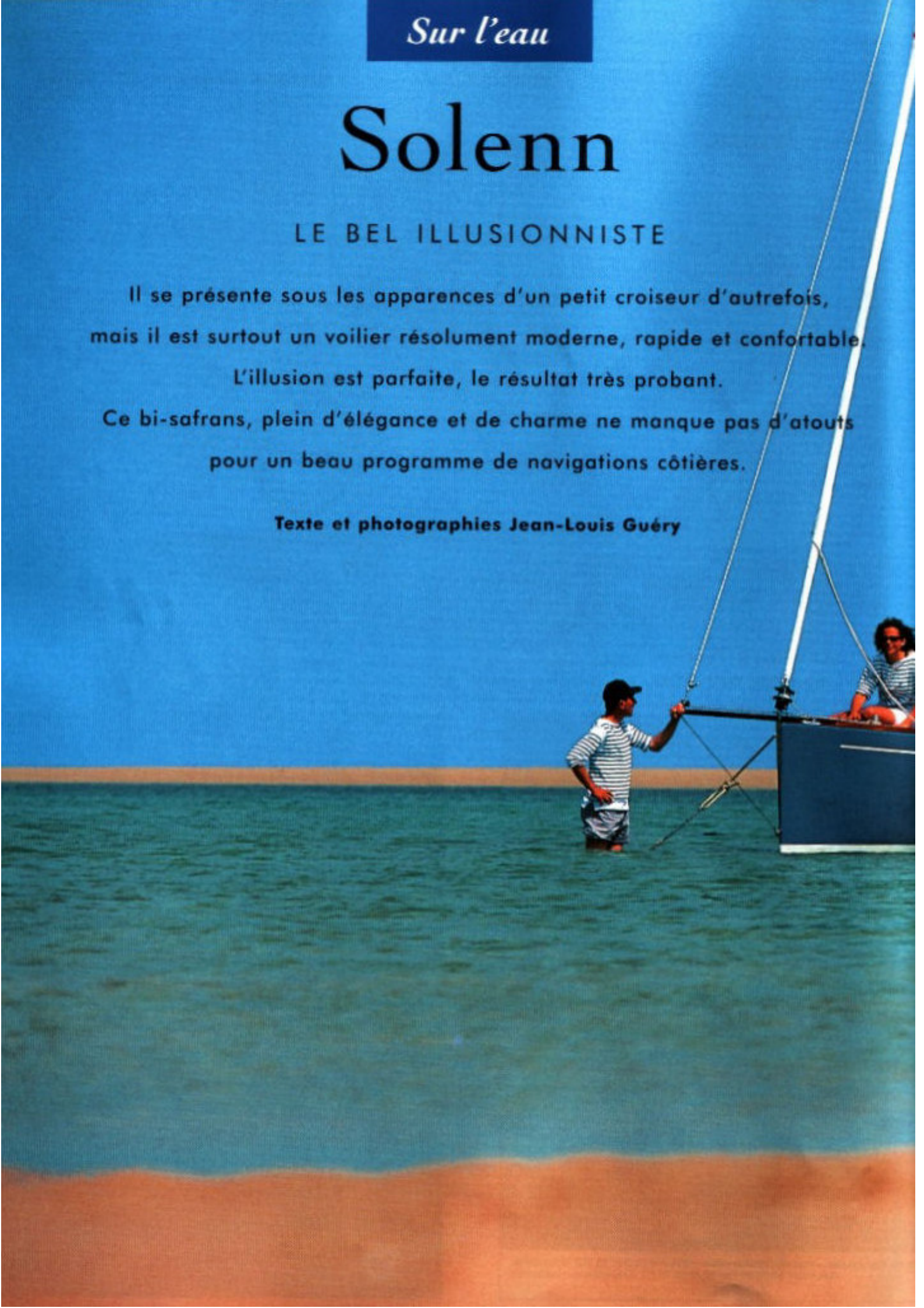
LE BEL ILLUSIONNISTE

Il se présente sous les apparences d'un petit croiseur d'autrefois, mais il est surtout un voilier résolument moderne, rapide et confortable.

L'illusion est parfaite, le résultat très probant.

Ce bi-safrans, plein d'élégance et de charme ne manque pas d'atouts pour un beau programme de navigations côtières.

Texte et photographies Jean-Louis Guéry





Grâce à sa quille
escamotable,
le Solenn accède
aux plus sauvages
des mouillages.

Avec ses pont et passavants en lattes de teck, son roof anguleux, ses hiloires en acajou verni et ses hublots en amande, le Solenn affiche un attachement évident à la belle époque du yachting et l'on pourrait facilement le comparer à certains petits croiseurs des années cinquante. Mais, derrière ce côté rétro, se cache un voilier moderne, tant pour le dessin de la carène et le procédé de fabrication de la coque que pour l'ensemble du grément. Les architectes rochelais Alain Mortain et Yannis Mavrikios s'étaient déjà essayés à ce genre de voilier de caractère en lançant, il y a maintenant quelques années, le Sabarcane, un petit day boat particulièrement esthétique et bon marcheur, qui connut à l'époque un beau succès. Avec le Solenn, leur démarche a été plus ambitieuse, puisqu'il s'agit là d'un véritable bateau de croisière, capable d'embarquer un équipage de trois à quatre personnes avec une autonomie de plusieurs jours. Sous le petit roof, se cache en effet une belle cabine, offrant une hauteur sous barrots de 1,40 m. Elle se divise en deux volumes, l'un à l'avant où l'on trouve une sorte de lit breton avec une grande couchette double ; l'autre forme le carré et comprend deux banquettes-cercueil, un coin cuisine et une table à

rabats appuyée sur le puits de dérive. Des aménagements assez sommaires, qui permettent cependant d'envisager une autonomie de quelques jours avec un confort de vie tout à fait acceptable grâce, notamment, aux nombreux rangements disposés sous les banquettes ou dans les larges équipets latéraux. On est en fait dans les standards que l'on trouve habituellement à bord d'un croiseur de 22 ou 25 pieds, comme l'Etap 22, le Sun 2000 ou le First 210. À la différence cependant que le traitement des finitions est ici beaucoup plus chaleureux, une chaleur apportée par des vaigrages en bois peint ou vernis et une sellerie de belle qualité.

Outre ces atouts de petit croiseur, le Solenn offre l'énorme avantage d'être un bateau transportable. Ses dimensions entrent dans le gabarit routier et son poids total, avec un moteur in board de 9 chevaux, ne dépasse pas les 1 300 kg. Il peut donc être tracté par une voiture de moyenne puissance. De quoi élargir grandement le programme de ses navigations, puisqu'il est facile de mettre le cap vers d'autres horizons.

Déjà construit à plusieurs exemplaires, c'est pourtant le prototype dont nous disposons pour cet essai dans les parages du Fier d'Ars. Les contraintes de l'étroit chenal et les impératifs de la marée ne

nous ont pas laissé le loisir de sortir autrement qu'au moteur. Si le Yanmar 9 chevaux (avec ligne d'arbre et hélice bipale) est largement suffisant pour manœuvrer dans les ports, il s'avérera vite un peu faible pour faire route par mer un peu agitée ou contre le courant. À plein régime, sur une mer calme, on atteint cependant les 6 nœuds. On notera au passage que le chantier a eu la bonne idée de dissimuler le tableau de commande du moteur dans le coffre tribord. Parfaitement protégé des éventuels coups, il reste cependant accessible, tout comme l'inverseur placé sur la cloison de ce coffre.

Quille relevable et double safrans

La modernité du Solenn apparaît dès que l'on met sous voiles. On goûte vite l'efficacité de sa carène, caractérisée par une étrave droite, des entrées d'eau très fines et un maître bau reculé pour augmenter la portance sur l'arrière. Les appendices, quille relevable et double safrans, assurent de bonnes performances au près tout en autorisant l'échouage. Cette quille relevable est actionnée par un vérin hydraulique et un moteur électrique que l'on commande depuis le cockpit, le mécanisme de l'ensemble occupant le coffre bâbord. Un dispositif



Bien voilé et raide à la voile, il remonte le vent à merveille.



Acajou verni pour le stick, les hiloires et sièges de barre.

très fiable, qui permet de baisser complètement la quille de 440 kg en moins de 12 secondes et de la remonter en 9 secondes. En cas de problème électrique (le système est équipé d'une alarme de charge), la pompe manuelle prend le relais avec la même facilité. Le gréement 7/8e, avec un foc à faible recouvrement, a été conçu pour être manœuvré en équipage réduit : enrouleur pour la voile d'avant, lazy-jack et ris automatiques pour la grand-voile. Pour éviter les déplacements sur la plage avant, toujours un peu délicats sur un voilier de cette taille, l'ensemble des drisses est ramené au cockpit et servi par deux winches Andersen chromés, positionnés de chaque côté de la descente. Seul le palan de réglage du pataras reste à portée de main du barreur. Sur notre bateau, le guindant de la grand-voile était encore équipé d'une ralingue, alors que pour les modèles suivants, le choix de coulisseaux montés sur chariot Harken,

a été adopté. Dans les petits airs (8 nœuds de vent seulement), le bateau marche convenablement et les sensations que procure la barre sont assez subtiles. On ressent peu la lourdeur que l'on reproche habituellement aux bi-safrans.

La position du barreur, qui dispose de deux petits bancs de rappel, est très confortable et le beau stick-raquette en acajou ajoute une petite touche de raffinement au plaisir de pointer dans le vent et de sentir le bateau répondre à la moindre risée. Le large cockpit a été aménagé pour dégager un maximum de place, aussi bien en manœuvre qu'au port. Poulies de renvoi et taquets coinçeurs sont positionnés à l'extérieur de l'hiloire et la barre d'écoute est prévue pour être démontée (il suffit d'ôter deux goupilles) afin de ne pas gêner la circulation de l'équipage. Pour les allures portantes, le Solenn porte un spi asymétrique de 44 m². Il se grée sur un bout-dehors amovible en

acajou et carbone, renforcé par une sous-barbe ancrée sur le brion de l'étrave.

Cette journée fort calme nous offrit tout de même l'opportunité d'échouer le bateau sur le banc du Bûcheron, largement découvert au moment où le vent nous faisait cruellement défaut.

Échouage sans béquilles

Dès que l'on a choisi un fond plat et ferme, l'échouage ne présente aucune difficulté. Lorsque le niveau de l'eau descend sous les quatre-vingts centimètres, le bateau se pose sur la partie apparente de la dérive relevée, et les deux safrans ne servent qu'à maintenir le bateau droit. Il faut cependant éviter de se mettre à trois sur l'avant car on risquerait de compromettre l'équilibre.

Côté construction, il faut d'abord souligner la qualité du travail réalisé par le chantier



Un intérieur clair et sympathique adapté à la croisière côtière.

et le soin apporté dans les finitions. La coque est moulée en polyester monolithique, avec deux cloisons structurales. Le pont est habillé de lattes de teck avec listons et hiloires en acajou massif verni. Le dessus du roof, contrairement au modèle que nous avons essayé, est maintenant réalisé en sandwich balsa afin d'améliorer sa rigidité. Reste que la politique commerciale du chantier a évolué par rapport à ce qui était prévu à l'origine lorsque nous l'avions découvert au Grand Pavois de La Rochelle.

Le temps des options

À l'époque, Franck Roy ne souhaitait pas multiplier les options et les variantes d'aménagement. Pour lui, il s'agissait de ne pas dénaturer le bateau et conserver un niveau de finition et d'équipement irréprochable. Mais de nombreux clients potentiels avaient tous de bonnes raisons de souhaiter des modifications et surtout des simplifications. Pour y répondre, le chantier a défini un nouveau standard d'équipement, plus simple, avec en parallèle une liste d'options un peu plus conséquente (lattage de pont sans fougère, spi asymétrique et bout-d'hors, stick raquette, réchaud, etc.)

La bonne nouvelle est que le prix, revu en conséquence, est tombé en dessous de 60 000 euros, ce qui rend le Solenn nettement plus compétitif. A contrario, le chantier reste à l'écoute des propriétaires les plus exigeants. Lors de notre visite, le dernier Solenn en cours de finition était équipé d'un petit réfrigérateur, d'un évier avec réservoir d'eau douce, d'un WC chimique, d'une douche de pont et d'appareils électroniques de navigation dignes d'un croiseur hauturier ! ■

Le spi symétrique porte la voilure à plus de 60 m².



pratique, l'enrouleur manque cependant de discrétion.

Solenn en chiffres

Longueur de coque : 6,98 m

Longueur à la flottaison : 6,52 m

Largeur : 2,51 m

Tirant d'eau : 0,76/1,60 m

Poids total : 1 270 kg

Lest relevable : 440 kg

Surface de voilure au près : 27 m²

Grand-voile : 18 m²

Foc : 9 m²

Spinnaker asymétrique : 44 m²

Nombre de couchettes : 4

(2 simples et 1 double à l'avant)

Jauge brute : 3,44 tonneaux

Catégorie de navigation : C,

pour 4 personnes ou D pour 5 pers

Motorisation : Yanmar 9 ch

Architectes : A. Mortain et Y. Mavr

Constructeur : Construction Naval

Franck Roy (Marans).