

Biquille 1,30
1500€

Django

Vite, mais en croisière

Ces petits croiseurs offrent la possibilité de partir en croisière avec un minimum de volume mais restent très faciles à manier en équipage réduit et offrent beaucoup de plaisir sur l'eau. Pour preuve le Django qui, sous ses airs de régatier, a également été conçu pour répondre à un programme de croisière. Avec succès.



Il a une silhouette qui nous est déjà familière. Il est né sur la même table à dessins que les Pogo 6,50 et 8,50 mais aussi que le Bongo : celle de Pierre Rolland. Les formes rondes de ce quillard volumineux à l'étrave verticale se caractérisent par un maître bau important, gage de grande raideur à la toile, comme sur les minis. Mais ici le projet est plus sage et si les bords de planing sont toujours au rendez-vous, le Django entend bien répondre à un vrai programme de croisière. La sortie du port se fait à l'aide du petit hors-bord. En navigation ou au mouillage, il est possible de le ranger dans l'immense coffre du cockpit situé à plat pont. Les voiles sont hissées (le génois est enroulé et non sur enrouleur) en un clin d'œil et le génois à peine bordé, le bateau accélère malgré le petit temps qui règne sur le plan d'eau de La Rochelle.

A bord, il faut se mouvoir avec douceur : le Django est léger et sensible aux déplacements. D'ailleurs, nous nous avançons au maximum sous le vent pour le caler dans ses lignes. A côté des autres voiliers présents sur le plan d'eau, le nôtre remonte remarquablement bien au près, tant en cap qu'en vitesse, un bon point pour cette carène très large. Mais nous sommes impatients de goûter aux joies du portant. Dès que nous abattons, le spi - un asymétrique sera monté sur le prochain de la série - est envoyé. Une risée l'accompagne et le bateau accélère instantanément, restant à la barre d'une douceur surprenante. Pourtant, les doubles safrans fixés sur le tableau arrière pourraient lais-

ser imaginer le contraire. Il n'en est rien, et ces derniers offrent un parfait contrôle de barre dès que la gîte est au rendez-vous. « La sensation sans la sanction » comme le souligne, le sourire aux lèvres, son constructeur. Le barreur n'est d'ailleurs pas seulement ravi de tenir son stick à deux doigts, il bénéficie en plus d'un espace dissocié dans le cockpit où il peut prendre appui sur d'efficaces cale-pieds.

Il garde à portée de main le réglage du pataras (le mât gréé aux 9/10 se cintre aisément), du rail d'écoute de la grand-voile ainsi que l'écoute de cette dernière.

Pour bénéficier du peu de vent encore présent, nous n'hésitons pas à lofer au maximum, spi débrassé avant de nous lancer dans une série d'empannages lof pour lof. Le numéro 1 trouve sur la plage avant un large espace pour changer sans difficulté le tangon de côté, tout en étant assuré de ne pas glisser sur le pont recouvert d'un efficace antidérapant moulé.

Tandis qu'au piano ou aux écoutes on ne se marche pas

dessus : le cockpit est ergonomique et chacun y trouve sa place. La configuration en équipage permet d'accélérer la manœuvre, mais deux personnes ou un solitaire se débrouilleront bien avec un peu d'habitude : le plan de pont a aussi été étudié pour cela. Par exemple la faible distance entre les deux winches de génois permet de confier l'embrague de la voile d'avant à une seule et même personne lors des virements de bord. D'autant que, même si les cadènes de haubans ont été rentrées pour porter un génois à fort recouvrement, la tension dans

EN CHIFFRES

Longueur coque : 7,58 m
Longueur flottaison : 7,50 m
Largeur : 3,04 m
Tirant d'eau : 1,70 m
Lest : 650 kg
Déplacement : 1 780 kg
SV au près : 44 m²
GV : 22 m²
Génois : 22 m²
Matériau : strat. verre vinylester
Architecte : P. Rolland
Constructeur : GL Composites
Prix : 38 900 €

7,58 m
38 900 €



La disposition intérieure du Django est simple et fonctionnelle. Le rouf apporte une hauteur sous barrots correcte (1,72 m) et les grands gabarits apprécieront le réglage en hauteur de la table centrale.



Le cockpit en deux parties s'avère très bien étudié pour le barreur qui bénéficie de bons cale-pieds et garde tous les réglages de grand-voile sous la main. Le relief du plat bord est apprécié des équipiers.

LES CROISEURS DE 7 A 8 METRES

les écoutes est raisonnable. Les deux petits winches sur le rouf, associés à une batterie de bloqueurs et de taquets forment un piano très bien organisé. Mais le Django a également des qualités à faire valoir sous le pont : c'est un véritable petit bateau de croisière, comme en témoignent ses aménagements. L'espace intérieur tout ouvert, avec jusqu'à 1,72 m de hauteur sous barrots, bénéficie de la largeur impressionnante du maître bau. Côté rangements, il y a de quoi faire : d'immenses volumes destinés à cette fin sont situés aussi bien sous la descente (au-dessus du bac à batteries) et sous les banquettes que dans de longs équipets en contreplaqué verni courant de part et d'autre du carré. Si l'on trouve un antidérapant dans le fond, au niveau de la descente, les varangues sont recouvertes par un plancher au niveau de la grande table centrale en sipo verni, réglable en hauteur.

Des aménagements à la carte

En revanche, la table à cartes entièrement démontable est moins convaincante. Le bloc cuisine, composé d'un bac évier moulé (trop petit à notre goût) et d'un réchaud se trouve sur bâbord au pied de la descente, juste devant la couchette arrière qui ne mesure pas moins de 2 mètres de long pour 0,80 de large. Un coin toilette fermé avec WC chimiques lui fait face. Et



La proximité des deux winches d'écoute facilite le travail de l'équipier lors des virements.



Sur chaque bord, de profonds équipets courent jusqu'au lit breton à l'avant.

derrière les toilettes, on dispose encore de 1 300 litres de rangement ; un espace bien pratique qui pourra être réservé à « l'humide ». En réalité, si la structure globale du bateau est précisément définie, les aménagements sont à disposer à la carte : moteur in board, insubmersibilité (en sus du cloisonnage étanche de l'étrave et du tableau arrière, de série), quille relevable ou encore ajout d'un bout-dehors rétractable font partie des options envisageables. Sans oublier de souligner que l'étude d'une version biquille est en cours et enfin qu'il est possible d'acheter le bateau à différents stades de finition. Bref, ce petit bateau rapide destiné à la croisière réussit à offrir un excellent compromis entre sa légèreté, sa qualité d'emménagements et ses performances.



Assis dans le carré, on vient heurter de la tête la jonction entre le rouf et le pont.



Dans le tout petit temps, l'équipage maintient le bateau légèrement gîté pour aider les voiles à porter et réduire la surface mouillée.



La table à cartes démontable est trop petite et dépourvue de fargues !

Le Django face à ses concurrents

Modèle	Long. coque	Largeur	Tirant d'eau	Lest	Déplacement	SV au près	Génois	GV	Matériau	Architecte(s)	Constructeur	Année	Prix
Django	7,58 m	3,04 m	1,70 m	650 kg	1 780 kg	44 m ²	22 m ²	22 m ²	strat. verre	P. Rolland	GL Composites	2002	38 900 €
Super Calin 7,50	7,48 m	2,94 m	1,65 m	545 kg	1 200 kg	41,60 m ²	17,60/13,80 m ²	24 m ²	CP époxy	J.-P. Magnan	J.-P. Magnan	2000	36 560 €
Bepox 750	7,50 m	2,80 m	1,80 m	450 kg	1 300 kg	40 m ²	17 m ²	23 m ²	CP époxy	D. Réard	Bepox	2003	35 090 €
First 260	7,50 m	2,75 m	1,45 m	600 kg	2 300 kg	36,20 m ²	17 m ²	19,20 m ²	strat. verre	Groupe Finot	Bénéteau	1995	41 465 €
Sun Fast 26	7,49 m	2,97 m	1,50 m	900 kg	2 630 kg	35,60 m ²	13,10 m ²	22,20 m ²	strat. verre	P. Briand	Jeanneau	1998	45 120 €
Luux 7.3	7,30 m	3 m	1,90 m	430 kg	1 150 kg	29 m ²	13 m ²	26 m ²	strip-planking	Plessis/Marin	MED2	2002	50 650 €