



Texte et photos
Jacques Anglès

Django

Un croiseur qui swingue dans la brise

Puissant et rapide par tous les temps, mais en restant facile à maîtriser, ce voilier moderne met les acquis de la course au service de la croisière, avec un confort suffisant pour quatre.

En navigation

Equilibre et vitesse

> **Concepteur de Minis 6,50** prototypes et du Pogo 6,50 (vainqueur de la dernière Transat 6,50 et construit à plus de 100 exemplaires), Pierre Rolland livre ici un intéressant 7,50 m qui, tout en se définissant d'abord comme un croiseur, a déjà montré, lors des Régates de Novembre à Hyères, qu'il pouvait se classer en course. Construit par GL Composites, ce nouveau modèle reprend, en plus petit

- donc plus économique -, l'esprit du Bongo 9,60 m du même architecte: un voilier rapide, facile à manœuvrer, avec assez de confort pour la croisière.

> **La coque, solidement réalisée** en monolithique verre-polyester atteignant 27 mm d'épaisseur dans les fonds, est renforcée par de nombreuses cloisons structurelles et un varangage généreux au niveau de la quille. Le pont est en sandwich moulé. Si les choix architecturaux sont moins extrêmes que sur un Mini (largeur plus modérée, grément à patacas au lieu de bastingues, grand-voile classique à faible rond de chute), le Django est néanmoins un voilier puissant. Il

pèse 530 kg de moins qu'un First 260 Spirit - une référence dans cette catégorie - et porte 8 m² de voilure en plus, pour une longueur et un lest équivalents. Avec de telles caractéristiques, le Django montre logiquement une belle vivacité par petit temps où il avance presque toujours plus vite que le vent et atteint sa vitesse limite de carène (environ 6,5 nœuds) dès la force 3. Qu'il est agréable de filer 5 à 6 nœuds quand la plupart des bateaux sont au moteur depuis longtemps!

> **La barre, douce**, se contrôle du bout des doigts, trahissant juste une légère mollesse au près, ce que l'on devrait corriger facilement en donnant un peu plus

Puissant sous son spi de 62 m², le Django offre de belles sensations à la barre en restant facile à maîtriser à tout moment.

les +

Rapide à toutes les allures. Bonne sensation de sécurité. Facile à manœuvrer. Insubmersible (en option).

les -

Un peu mou à la barre par petit temps. Cale-pieds du barreur mal placés.



La plage avant intègre une baille à mouillage et un panneau ouvrant de bonne taille pour l'aération intérieure.



Léger et équilibré à toutes les allures, le Django se barre au stick, du bout des doigts.



Pour une carène large et relativement plate, le Django se comporte très bien au près.

de quête sur le mât – une recommandation de l'architecte qui n'était pas respectée sur notre bateau. Le cap, 85 à 90° d'un bord sur l'autre, est flatteur pour un bateau plutôt conçu pour le portant. Le meilleur moment de cette première sortie sera un retour au port dans une brise évanescente qui, une fois bien « accrochée », nous propulsera encore à plus de 3 nœuds sur une eau lisse comme un miroir.

> Un mistral fraîchissant révélera, le lendemain, le potentiel du Django dans la brise avec un premier et long bord au portant sous spi à 7,5 nœuds de moyenne, avec des pointes à 10 nœuds dans les rafales de force 6. La barre est toujours aussi facile à contrôler, tout au moins tant qu'on ne se laisse pas embarquer au lof par les 63 m² de cette voile surpuissante. C'est grisant et les milles s'accroissent mais nous devons songer au retour au près, dans le mistral qui continue de fraîchir. Bonne occasion de constater qu'avec quatre équipiers au rappel, le Django porte toute sa toile jusqu'à plus de 20 nœuds

de vent, remontant à 6 nœuds contre une mer hachée que l'étrave taille sans taper (comme c'est souvent le cas sur les bateaux larges et légers).

> En débrillant et jusqu'au travers, la vitesse se stabilise à près de 7 nœuds. Trop toilé dans des rafales qui atteignent 25 nœuds, le bateau devient ardent dans les coups de gîte et nous nous résolvons à prendre un ris – en équipage réduit, on le fera à partir de 16-17 nœuds de vent). Outre ses excellentes performances, il faut souligner le plaisir et la sensation de sécurité que procurent ce petit voilier, ainsi que la facilité des manœuvres grâce à un accastillage adéquat, la seule chose à éviter étant les grands angles de gîte.

Options

Version propriétaire, avec WC, vaigrage Skaï, éclairage électrique cinq points, boiseries vernies 39 500 €.
 Pack croisière avec grand-voile, solent, moteur HB 8 ch, pompe de cale, central ST40 bi-data (loch + sondeur) 4 580 €.
 Supplément enrouleur 1 320 €.
 Insubmersibilité 1 500 €.

Les points forts

La voile

Avec 44 m², répartis à égalité entre génois et grand-voile, le Django est le plus toilé de tous les 7,50 m habitables et démarre au moindre souffle. La grand-voile est à rond de chute modéré pour ne pas se bloquer dans le pataras au virement de bord.

Le WC séparé

Élément de confort exigé en croisière familiale, le WC est dans un compartiment séparé dont la partie arrière sert de soute à matériel.

Les doubles safrans

Les deux safrans angulés optimisent le contrôle de la barre aux angles de gîte habituels, le safran sous le vent étant alors proche de la verticale.

La hauteur sous barrots

1,72 m, c'est suffisant pour se tenir debout à l'intérieur, même si les grands doivent un peu baisser la tête...

L'insubmersibilité

En option à un coût raisonnable, elle permet de se passer du radeau de survie, toujours encombrant sur un petit bateau, et des coûteuses révisions périodiques qui vont avec.

Descriptif	Django
Architecte	Pierre Rolland
Constructeur	GL Composites
Longueur coque	7,50 m
Maître bau	3,00 m
Tirant d'eau	1,70 m
Déplacement léger	1 750 kg
Lest	650 kg
GV/génois	22/22 m ²
Spinnaker	62 m ²
Motorisation	HB 5-8 ch ou in-bord
Eau/carburant	260/150 litres
Homologation	Catégorie B
Prix sans voiles, sans moteur	38 100 € (249 920 F)



La couchette arrière de 2 m. Des poches de rangements souples complètent les équipets de franc-bord.



Confort à bord

De l'espace mais peu d'équipets

> **Le pont**, avec ses larges passavants et sa plage avant bien dégagée, sera aussi agréable au mouillage qu'en mer. On y apprécierait toutefois (au moins en croisière) des cale-pieds un peu plus hauts et prolongés jusqu'à l'arrière, ainsi que des mains courantes et un antidérapant efficace sur le rouf.

> **Le cockpit** procure lui aussi un bel espace au mouillage, bien qu'il soit avant tout conçu pour les manœuvres. Globalement, on dispose d'autant de place que sur nombre de croiseurs de 8 à 8,50 m, avec une soute arrière sous le cockpit que l'on aura soin de ne pas surcharger pour éviter de traîner de l'eau.

> **L'intérieur non cloisonné**, auquel on accède par deux marches assez raides, présente un volume habitable surprenant pour un si petit bateau, avec 1,70 m de hauteur dans la partie centrale. Le lit double de proue affiche plus de 2 m de long par 1,50 de large et les couchettes latérales sont tout aussi confortables (plus de 2 m pour celle de bâbord). A droite de la descente, un WC chimique prend place dans un compartiment isolé dont la partie arrière, très vaste, forme soute. On dispose en outre d'un grand volume de rangement sous la descente et de coffres sous les couchettes, relativement petits à cause de la place prise par la mousse d'insubmersibilité qui est, rappelons-le, proposée en option.

> **Un panneau de pont** avant, quatre hublots ouvrants (dont un pour le compartiment WC) et un hublot zénithal fixe dispensent généreusement clarté et aération dans cet intérieur auquel quelques touches de bois vernis ajoutent une note chaleureuse. Il y manque toutefois des équipets en nombre suffisant pour ranger les effets personnels et l'indispensable matériel de bord, de la cuisine à la table à cartes. Les équipets latéraux, par exemple, manquent de profondeur et le triangle avant ne dispose d'aucun rangement à portée de main.

> **Quelques progrès** sont également à faire sur les finitions, parfois sommaires, à l'instar de l'éclairage électrique ou du

compartiment WC, dont on apprécierait qu'il soit fermé par une porte ou, au minimum, par une portière textile. Autre exemple: la table à cartes est amovible – une bonne idée pour dégager le carré au mouillage – mais aucun emplacement n'est prévu pour la ranger. Enfin, une table de carré à rabats (au lieu d'un plateau fixe) faciliterait le passage vers le lit de proue. Certes, un propriétaire un peu bricoleur pourra corriger ces quelques défauts de jeunesse selon ses goûts et à peu de frais, mais nous ne pouvons qu'inviter le chantier à hausser le niveau pour livrer un bateau vraiment paré pour la croisière, d'autant plus que le « chassis » est excellent ■

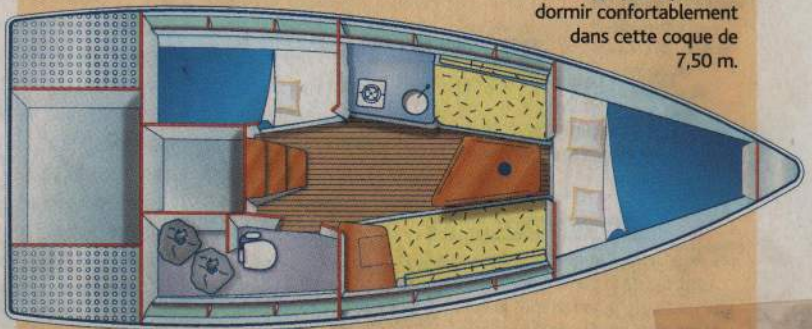
les +

Hauteur sous barrots.
Compartiment WC séparé. Dimension des couchages.

les -

Table de carré non rabattable. Peu d'équipets. Pas de logement pour la table à cartes amovible.

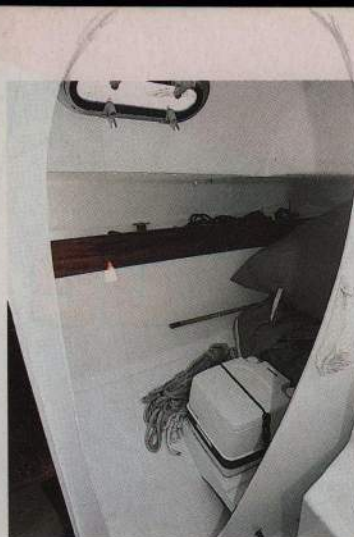
Emménagements



3 à 4 équipiers peuvent dormir confortablement dans cette coque de 7,50 m.

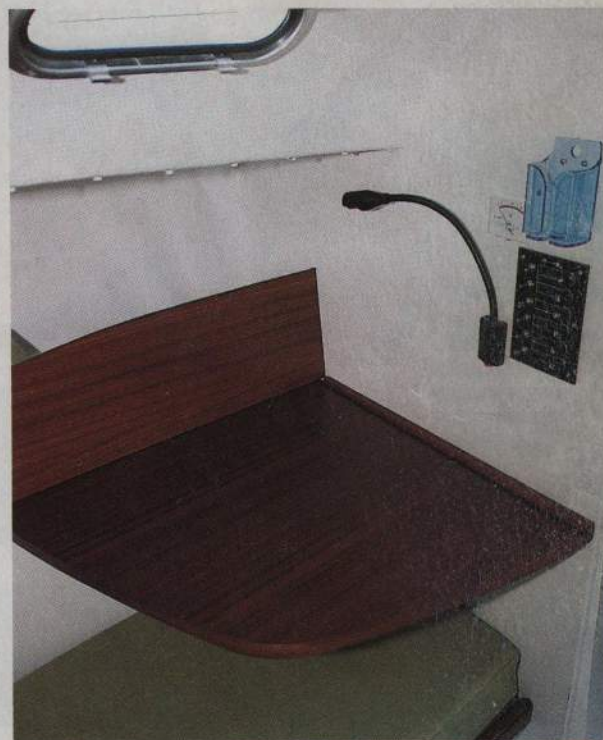


Assez grande pour quatre, la table de carré fixe complique l'accès au lit avant.

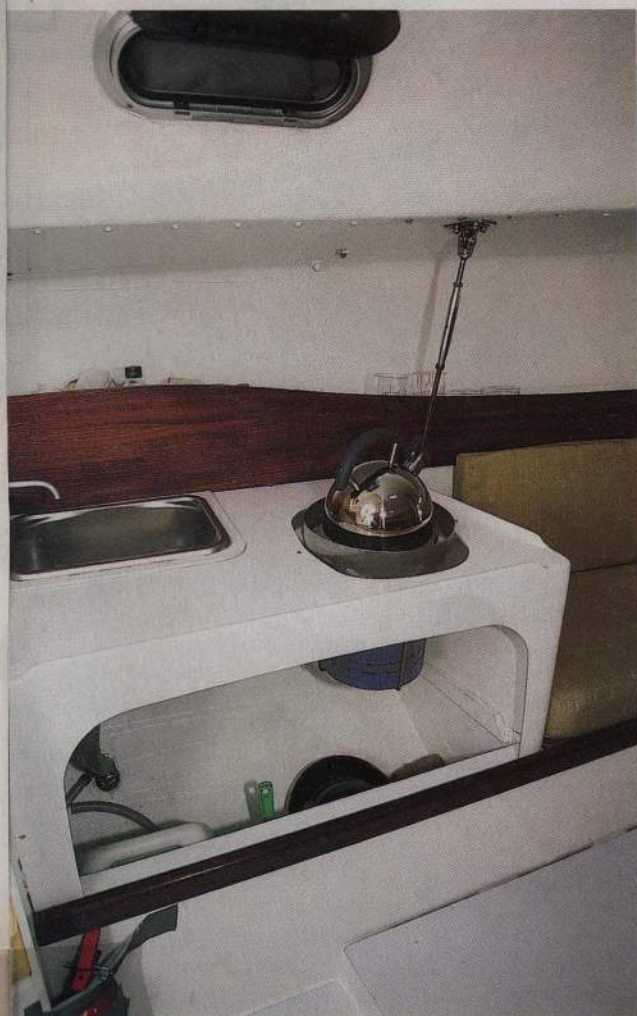


Le WC chimique bénéficie d'un compartiment isolable, pour le confort en croisière.

La table à cartes, dotée d'un éclairage, est amovible pour dégager le carré aux escales.



Un feu, un mini-évier, un petit plan de travail, l'essentiel y est, sauf les rangements!



Le bilan

> En navigation

Voilure	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Manœuvre	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Comportement	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Performances	⚓ ⚓ ⚓ ⚓

> Vie à bord

Cockpit	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Carré	⚓ ⚓ ⚓ ⚓
Cabines	⚓ ⚓

Plaisir de barre et performances sont au rendez-vous par tous les temps rencontrés au cours de cet essai (force 1 à 7), avec une sensation de facilité et de sécurité que délivrent habituellement des bateaux bien plus grands. En croisière, le Django ira

presque toujours plus vite que beaucoup de croiseurs de 12 m, notamment au portant dans la brise où il commence à planer par environ 25 nœuds de vent (il a dépassé 15 nœuds lors des épreuves de Novembre à Hyères). Le pont et le cockpit sont agréables en navigation et l'accastillage ne manque de rien, même si quelques points restent améliorables (position de certains coinçeurs, bannes à bouts). L'intérieur, une fois bien équipé, offrira un réel confort de vie, l'absence de cloison le faisant paraître nettement plus grand qu'il n'est. A quatre, il faudra certes accepter un certain manque d'intimité. Mais peut-on demander à un voilier de 7,50 m d'aller plus vite qu'un grand et d'offrir des cabines de paquebot ?