

Django jaune, le Django 75 (3,70 mètres, 43 465 euros),  
roulé à bord avec la coque  
rouge du Mistral 7.50  
(3,70 mètres, 45 800 euros).

CROISIÈRE RAPIDE

django 75

contre

mistral 7.50

## CIVILISÉ OU RADICAL, MAIS BONS

Comment faire un voilier à la fois rapide, amusant à mener, et assez habitable pour quelques jours ? Les concepteurs du Django et du Mistral 7.50 ont trouvé : en ne gardant que l'essentiel ! Reste à savoir où l'on situe la frontière entre nécessaire et superflu...

Sur le papier, ils ont des tas de choses en commun. Même longueur, même prix, même esprit joueur, le Django 75 et le Mistral 7.50 affichent tous deux la même vocation : la croisière « fun », avec une coque légère et bien toilée, abritant de quoi faire dormir et manger quatre personnes. Quelques sorties musclées en rade de Toulon ont quelque peu écorché cette apparente communion d'esprit. Le plan Rolland construit à Carqueiranne chez GL Composites, déjà vendu à cin-

quante exemplaires, et le plan Nivelé, dont nous découvrons le numéro trois fraîchement sorti de chez AMC Marine, un chantier artisanal qui ne cherche pas à figer sa production, n'ont finalement pas emprunté le même chemin.

En cette fin août, la météo nous gratifie de 30 à 35 nœuds de mistral devant Toulon, des conditions où bien des petits croiseurs resteraient au port. Nos deux 7.50 sont pourvus d'une troisième bande de ris – fait assez rare pour être souligné – et ce

ne sera pas du luxe ! En revanche, notre souci sera de trouver un tourmentin pour le Django, le solent sans ris étant illusoire. En attendant de nous le procurer, nous tentons une première sortie avec le plan Rolland, pour aller à la rencontre du bateau rouge et gris en contreplaqué-époxy que son propriétaire convoie ce matin en solo depuis l'île du Frioul. Amarré au ponton de la Darse Vieille, notre Django jaune porte clairement la patte de Pierre Rolland. Sa filiation avec les Pogo, Jumbo et autres noms

en « o » ne fait aucun doute : il en a l'étrave droite, le cul large et la carène planante... mais le lazy-bag sur la bôme indique que son propriétaire en fait un usage plus sage. Déhalé par le petit 8 chevaux hors-bord, on envoie la grand-voile au deuxième ris – une formalité. Pas d'enrouleur de génois : on libère le solent ficelé sur le pont, et on le hisse à l'aide d'un des deux winches de rouf en un tour de main !

La petite rade de Toulon nous laisse enchaîner quelques bords de près. Tout paraît simple et abordable. Le barreur est bien installé en hauteur, grâce aux solides cale-pieds. La grande largeur arrière donne l'impression d'une gîte importante, mais le plan Rolland file doux, appuyé sur sa tranche. En revanche, côté sensa-



## plans de pont



Django 75

### 1 Passavants

Bien larges, ils ouvrent un boulevard vers l'avant. Les jambes de force des chandeliers intermédiaires (en option) gênent un peu le passage.

### 2 Rouf

Les mains courantes ont été ajoutées à la demande du propriétaire qui trouvait le rouf glissant. Les hublots ouvrants mériteraient d'être plus grands.

### 3 Cockpit

Il est bien adapté à un double barreur-équipier. L'espace entre les deux bancs est trop grand pour se caler à la gîte. L'équipage est bien assis au rappel grâce au réhaut.

### 4 Arrière

Pour les manœuvres au moteur, coincé entre le panneau du coffre arrière et la double barre franche avec les longs sticks, il faut une petite période d'adaptation.



Mistral 7.50

### 1 Barre

La barre franche, une raquette en inox prolongée ici d'un stick réglable, commande le safran unique en sandwich verre-époxy-CP avec paliers auto-alignants. Un régal.

### 2 Casquette

Jolie et bien pratique, cette petite casquette abrite les instruments et protège la descente de la pluie. Elle peut ainsi être inclinée, ce qui facilite l'entrée.

### 3 Manœuvres

Le barreur a tout sous la main. Les bastaques, rajoutées à la demande du propriétaire, sont à l'usage une complication inutile.

### 4 Construction

Coque et pont sont en CP-époxy, avec une structure sur lisses, membrures et carlingues. Le Mistral est livrable à divers stades de construction.

# MARINS!

tions, je suis un peu déçue. Les deux barres franches qui commandent les safrans fixés sur le tableau ne sont pas communicatives et la pelle au vent décroche assez vite, accentuant encore ce manque de répondant. Voilà donc un voilier qui pardonne beaucoup d'erreurs.

Voilà le Mistral qui arrive! Il a de l'allure, avec sa jolie coque rouge brillante et son pont gris souris, ce plan Nivelv qui nous présente les lignes de ses neuf bouchains. Nous ne laissons pas à son courageux skipper le temps de souffler après ce voyage musclé (le cap Sicié par 30 nœuds de Sud-Ouest tout de même!).

C'est parti pour quelques bords de près dans l'abri de la petite rade. Le Mistral 7.50 fait le spectacle. Il s'envo-

## navigation



### Django 75

Rapide et facile! Le barreur gère la grand-voile et son chariot, en fond de cockpit, et l'équipier bénéficie de surfaces bien dégagées pour wincher.



### Mistral 7.50

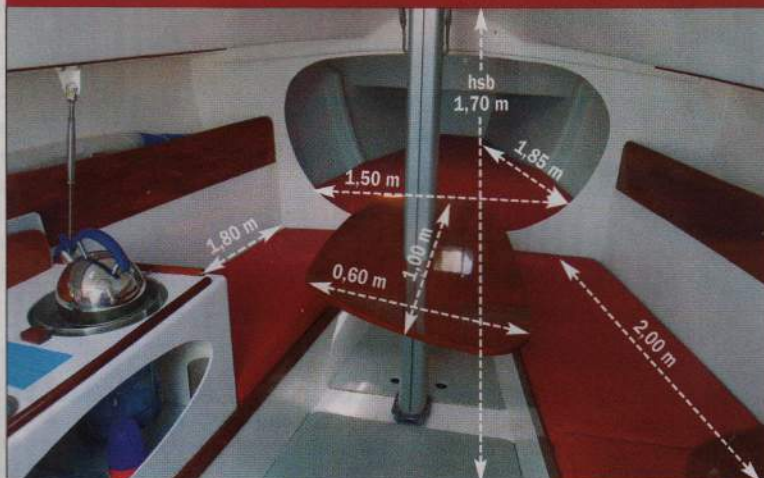
Léger comme une plume! Ses 600 kilos de moins que le Django en font un bateau rapide, qui décolle dans un souffle et relance à la seconde.



carré

django 75

mistral 7.50



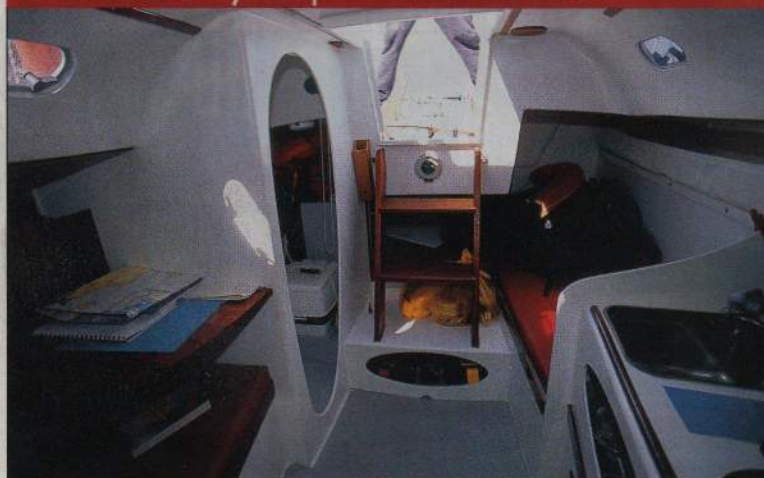
#### Django 75

Un intérieur simple, mais où l'on trouve l'essentiel. La table du carré n'a pas de fargues, mais on peut les demander. Dans cette version, insubmersible, les coffres sous le lit breton sont occupés par des réserves de flottabilité.

#### Mistral 7.50

Dépouille monacal et ambiance «camping» pour le Mistral. Pas de grandes tablées à espérer, mais de quoi contenter le propriétaire qui souhaite juste pouvoir «naviguer et faire cuire des pâtes».

## descente/espace arrière



#### Django 75

Bonne idée: le propriétaire a fait recloisonner le coin toilettes – en ménageant une niche, pour bénéficier à la fois d'une plus grande longueur dans la couchette arrière et d'un espace de rangement au-dessus des WC chimiques.



#### Mistral 7.50

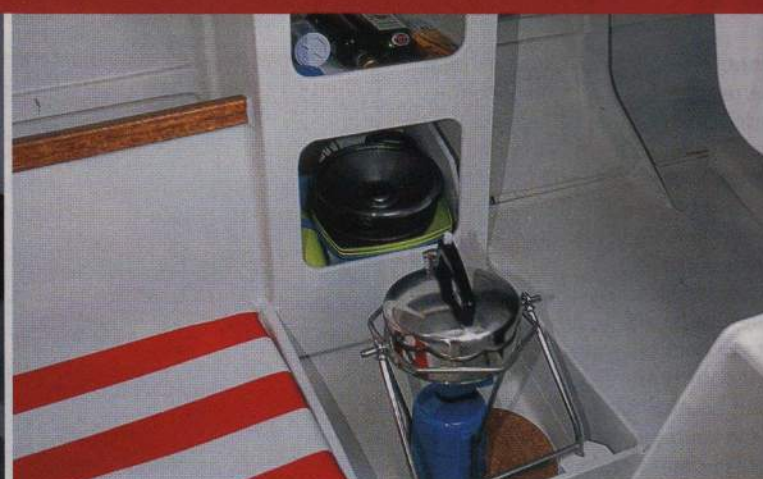
Vue de la couchette avant, la couchette arrière double (160 x 190), ménagée sous le cockpit par-dessus la mousse de flottabilité, est difficile d'accès. Le coffre derrière la descente est prévu pour accueillir le radeau de survie.

## cuisine



#### Django 75

Un vrai «coin-cuisine» avec rangements, réchaud sur cardan et évier avec pompe à pied. A noter que ce grand évier n'est pas celui de série, mais un apport du propriétaire. En navigation, avec la table sans fargues, on manque d'un plan de travail.



#### Mistral 7.50

Sans complexe: quelques équipets, un Camping-Gaz sur cardan au ras du plancher – on peut surveiller la cuisson assis sur la descente. Quant à l'évier, il est de l'autre côté: la cuisine du bord fait dans le minimalisme, mais assume!



# les chiffres de voiles et voiliers

La grand-voile à peine bordée, quand le Django met du temps à lancer ses 600 kilos supplémentaires. La différence d'inertie entre les deux bateaux produit deux comportements très différents!

**DE RETOUR AU PORT, NOUS POUVONS OBSERVER** plus calmement nos deux cobayes. Tous deux présentent des cockpits larges, ouverts et sans hiloire, qui pourtant ne se ressemblent pas. Le franc-bord assez haut du Django, les angles vifs et droits de ses bancs donnent à son cockpit un air franc et sécurisant, et le propriétaire n'hésite pas à y embarquer ses trois enfants de 4 à 9 ans. Dans celui du Mistral, plus au ras de l'eau, les assises sont plus basses, les cale-pieds plus présents et la bôme à hauteur de tête: il dégage une ambiance sympa au port, mais on se sent plus exposé en navigation.

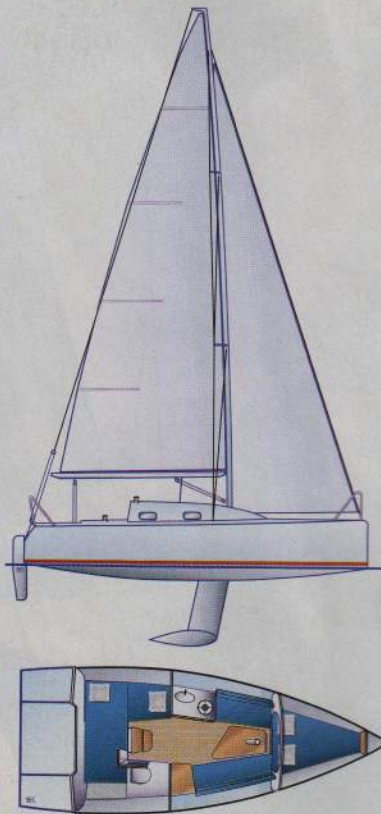
Sous le pont, les différences s'accroissent encore. L'intérieur du Django emploie les codes d'un vrai bateau de croisière, mais en version épurée. Dans le Mistral, la sobriété confine au minimalisme, et son enveloppe volumineuse n'offre guère plus de confort qu'un Mini de série!

Circulez, c'est au-dessus que ça se passe! Ce que notre «run» de loupage en grande rade, par 30 nœuds de vent et dans un bon clapot, confirmera bientôt. Le bilan est dans appel: un bon nœud de mieux au près pour le Mistral et deux au portant. Une nette différence de vitesse, qui se paie aussi par une nécessaire attention sur le Mistral, à la barre ultrasensible, quand le Django excuse les maladresses et offre un niveau de confort sans commune mesure. Mais ces sorties musclées nous permettent aussi de constater que nous avons affaire à deux bateaux solides, marins et sains. Jusqu'à 35 nœuds de vent – dans l'abri de la rade – nous n'aurons à aucun moment le sentiment de prendre les risques. En revanche, dans 40 nœuds fraîchissant et un clapotageur, nous touchons la limite, inutile d'insister!

En définitive, sur une même idée de départ, ces deux bateaux ont choisi des directions différentes. Le Django 75 s'adresserait plutôt à un père de famille qui veut emmener sa tribu en balade sans se priver du plaisir de naviguer, et on verrait les mains d'un amateur de voile sportive décidé à partir en virées avec sa bande de copains – précisément les profils de leurs propriétaires respectifs, preuve qu'ils ont fait le bon choix!

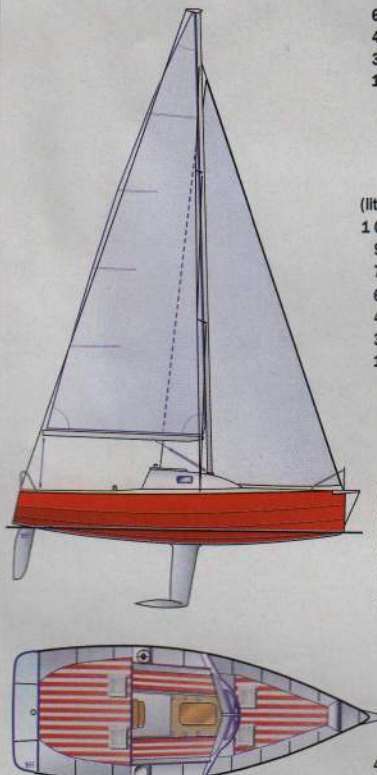
D.F. ●

django 75



Architectes: Pierre Rolland.  
Constructeur: GL Composites,  
900 route de la Benoite, 83320  
Carqueiranne, tél. 04.94.58.55.73,  
fax 04.94.58.55.92, [www.glcomp.net](http://www.glcomp.net)

mistral 7.50



Architecte: Bernard Nivel.  
Constructeur: AMC Marine,  
180 rue du Lac, quartier de Palaysou,  
83520 Roquebrune, tél. 06.11.96.22.49,  
fax 04.94.45.76.23, <http://amcmarine.com>

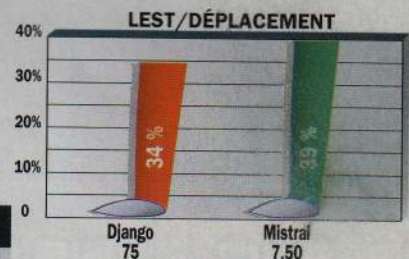
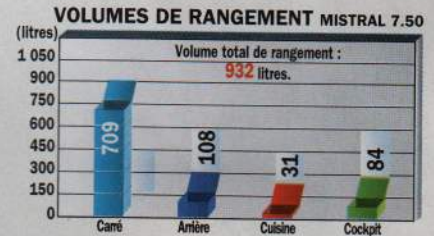
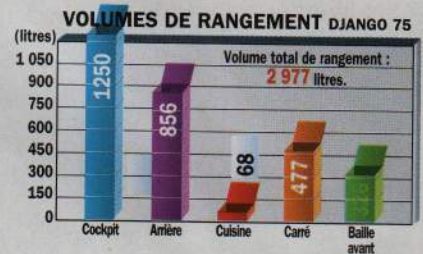
## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES COMPARÉES

	DJANGO 75	MISTRAL 7.50
Longueur coque	7,58 m	7,50 m
Flottaison	7,50 m	7,50 m
Largeur	3,04 m	2,80 m
Tirant d'eau	1,70 m (BQ 1,30)	1,75 m
Voilure	43 m <sup>2</sup>	40 m <sup>2</sup>
Déplacement	1 880 kg (BQ 2 030 kg)	1 275 kg
Lest	650 kg (BQ 800 kg)	500 kg
Couchettes	4 à 5	4
Matériau	polyester	CP-époxy
Catégorie	B5	B

## TARIFS COMPARÉS À ÉQUIPEMENT ÉQUIVALENT

	DJANGO 75	MISTRAL 7.50
Prix standard	43 465 €	45 800 €
Options		
- Insubmersibilité	1 545 €	standard
- Biquille	2 120 €	-
- Pack croisière	4 625 €	-
(moteur HB 8 ch 4-temps, grand-voile, solent, loch-sondeur)		
- Pack croisière enrouleur	5 875 €	-
(idem avec enrouleur et génois enrouleur à la place du solent)		
- Moteur HB + chaise	1 990 € (8 ch, 4-temps)	1 420 € (5 ch, 4-temps)
- Enrouleur de génois	dans pack croisière	750 €
- Version coque nue pontée	27 190 €	-
- Version navigable sans emménagements	33 880 €	-
- Prix du bateau essayé	51 210 €	52 685 €

**CONDITIONS DE L'ESSAI:** rade de Toulon, 25 à 40 nœuds de vent.



## LE CHOIX DE VOILES

Très proches en prix et en longueur, ces voiliers ont adopté deux approches finalement bien différentes de la «petite croisière plaisir». Le choix n'est pas cornélien, puisque c'est une question de goût et de priorité. Le bateau étant pour moi d'abord un moyen de m'évader et de «vivre en mer», je suis plus sensible à la «rondeur» et à la polyvalence du Django qui, bien que moins pointu et moins véloce que le Mistral, reste un agréable voilier de glisse.

D.F.