



DJANGO

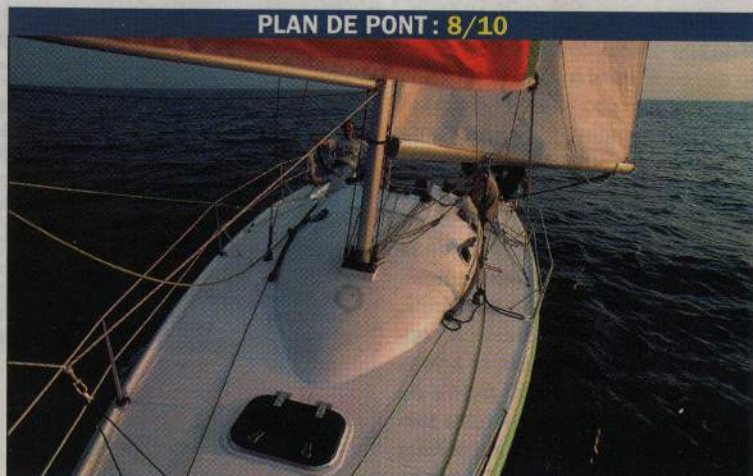
Le swing à la portée de tous

Dessiné par Pierre Rolland et construit à Carqueiranne, dans le Var, le Django est à la fois un croiseur et un régatier. Il offre le plaisir d'aller vite sans forcer. Un voilier de cabotage sûr, au confort simple, pour amateurs de tempo rapide.



COCKPIT : 9/10

Pas d'hiloire sur les côtés et une simple fillière à l'arrière: le cockpit ouvert du Django n'a rien d'une baignoire protectrice. Dégagé, il favorise les manœuvres, mais s'adosser aux fillières est inconfortable, surtout à la barre. Remarquez, de chaque côté, le rehaut pour une bonne assise des équipiers au rappel. Le piano est placé en avant de la descente et le réglage du pataras renvoyé au pied du barreur.



PLAN DE PONT : 8/10

Les trois mètres de large du Django facilitent la circulation. À la gîte, attention à la surface glissante du rouf dépourvu de mains courantes. Si le cheminement des bras de spi paraît compliqué, l'accastillage, bien positionné, est fonctionnel. Pour ranger le tangon, à vous de vous débrouiller en le ficelant aux chandeliers. La version longue de la ferrure d'étrave sert de point d'amure au spi asymétrique...

sous grand-voile et solent, le Django repart en surf sur le dos d'une vague. 8, 9, 12 nœuds indique le GPS! La brise d'Ouest oscille entre 15 et 20 nœuds mais, à la barre, j'ai l'impression de caresser de la soie. Grâce à ses deux safrans, angulés à 14 degrés, le bateau garde son cap et pardonne bien des inattentions. Voilà l'une des caractéristiques communes aux carènes planantes venues de la course Open. Pierre Roland en est l'un des chantres. A son actif, Cheminées Poujoulat-Armor Lux (le 60 pieds Open de Bernard Stamm) et une palette de voiliers rapides rimant en «o»: Pogo, Bongo, Fabulo, Filo... Et le Django. «Je ne construirai plus de bateaux dessinés par un autre. Les plans Rolland sont faciles, sûrs et rapides, affirme Hervé Théron, de GL Composites. Ces voiliers offrent les sensations sans la sanction.» Le slogan est bien tourné. Il mérite vérification par quelques bords de près serré, l'allure la plus inconfortable sur ces larges coques.

Le foc de route, endraillé sur l'étai volant, est bordé à plat. La grand-voile haute est un peu ouverte. Trop toilé pour ces 15 nœuds de vent, le Django gîte, mais je reste bien calé à la barre. Un mouton mal évité et une volée d'embruns arrosent mes équipiers! Le bateau tape un peu, mais il garde de l'inertie, et ne se laisse pas arrêter par la vague. Même en cherchant à mettre le rail de fargue sous l'eau, le Django, raide à la toile, donne une impression de sécurité. La barre reste d'une grande douceur. Trop sans doute. Elle pardonne toutes les fantaisies, mais transmet si peu de sensations que je dois me concentrer sur les penons pour garder le cap! A 45 degrés du vent, nous progressons à 6,3 nœuds, selon le GPS. Certes, nous pointerions mieux si notre voilure était plus équilibrée, mais je trouve cette vitesse plaisante

Poussé par le vent, le bateau part en glissade. Son sillage file comme une musique qui swingue. Je pense évidemment à la fluidité du jeu de Django Reinhardt. Le guitariste manouche laissait couler de ses cordes virtuoses des mélodies populaires, dont il cachait la complexité pour mieux toucher l'auditeur. Sans effort,



Assis sur un coffre servant de réserve de flottabilité, le barreur est bien calé. Entre les deux barres, l'accès à la soute peut contenir le hors-bord. Barrer en commandant le moteur exige de la vivacité!



A part pour le spi, pas de raison de se déplacer à l'avant: les renvois des manœuvres sont très fluides. Le mât étant posé sur la quille, la ferrure des poulies est retenue, dans la cabine, par deux tirants.



Le Django s'avère raide à la toile, mais la barre transmet très peu de sensations.



Dans la pétrole, poussé par le hors-bord, le barreur est confortablement assis sur un des coffres qui servent de réserve de flottabilité.

pour une unité de 7,50 mètres! Du bon plein au vent arrière, le bateau glisse entre 6 et 7 nœuds avec la même facilité, révélant l'homogénéité de ses performances. Et le spi? En cette veille de Grand Pavois, où ce Django va être présenté, nous jugeons plus prudent de laisser la fragile bulle dans son sac...

Une semaine plus tard, il est déployé, gonflé d'une légère brise de Sud. À bord du bateau, Pierre, Bruno et Éric sont réunis pour son convoyage retour. Je suis le quatrième, embarqué en observateur. Dans la risée, le Django, sensible, monte à 8 nœuds et reste aisé à contrôler. L'accastillage version «race» est de qualité et le plan de pont, cohérent, rend l'usage de «ficelles» facile. Nous frôlons le départ au lof? Quelques centimètres d'écoute et un léger coup de barre suffisent pour revenir sur les rails que tracent les deux safrans: je n'ai jamais l'impression de faire un numéro d'équilibriste. Éric et Pierre, avec l'expérience d'un voyage en Polynésie et Patagonie à bord d'un Sun-Fizz, savent affaler la bulle

rouge. Elle s'évanouit en un clin d'œil. Mais pas question de ranger l'immense tangon (3,50 mètres) à l'intérieur! Un asymétrique (amuré sur la ferrure d'étrave) conviendrait mieux, mais le propriétaire a choisi... D'ailleurs, le Django est personnalisable, surtout pour les emménagements, et peut être vendu coque nue pontée.

Nous prenons le large, en route vers le raz de Sein. La nuit tombe, le vent soupire. Le spi, de nouveau en haut, nous tire, en battant le ciel. Dans la cabine secouée par cette pulsation, faire la cuisine s'avère plus périlleux que n'importe quelle manœuvre! L'évier étant minuscule et la table du carré dépourvue de fargues, le meilleur plan de travail est le sol. Je pré-

Grâce à ses deux safrans angulés à 14 degrés, le bateau garde bien son cap et pardonne l'inattention.

Atlantique



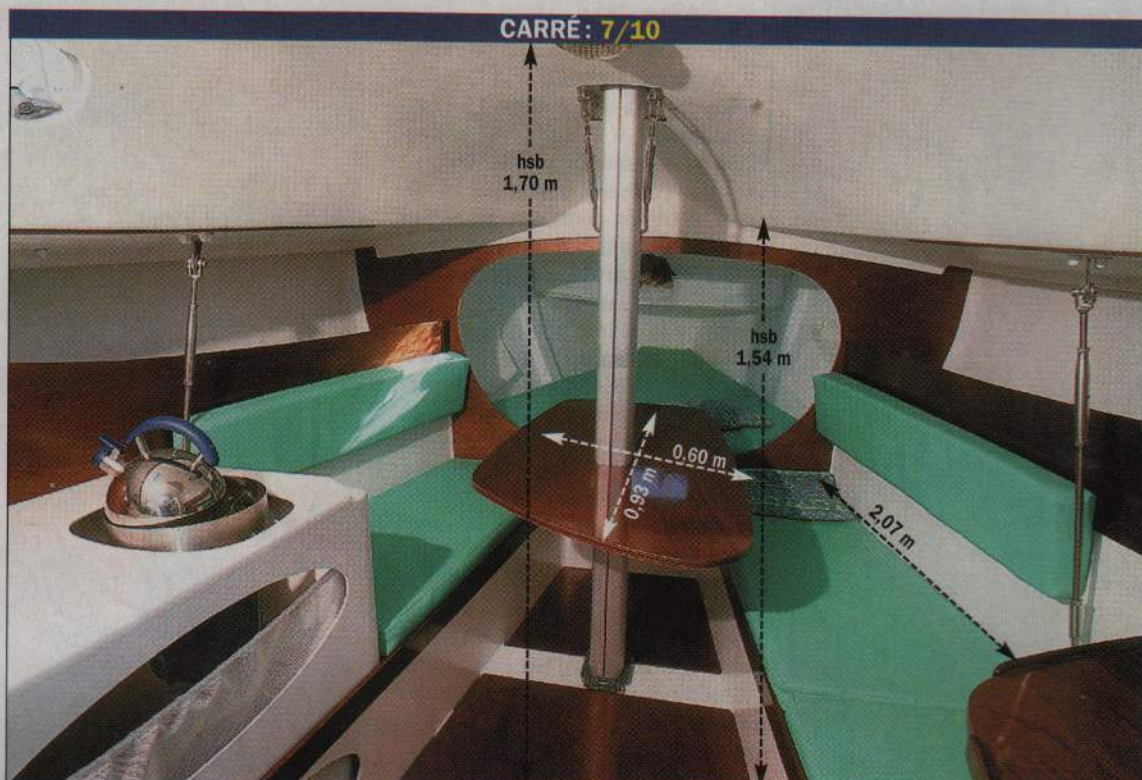
fère y poser la casserole de pâtes brûlantes pour les assaisonner... Ce qui me permet aussi de caler mon mètre quatre-vingt-dix. J'apprécie les sacs de rangement et les toiles fermant les placards du bloc-cuisine. Par nature, le Django offre un confort limité: le plaisir d'aller vite à la voile vaut bien cette concession. Le repas est servi dehors, le spi toujours déployé. Nous sommes confortablement assis dans le cockpit, en pensant qu'un gaillard de plus aurait du mal à trouver sa place... Au cœur de la nuit, un souffle de vent nous impose le près. Bonheur d'un déplacement léger, nous allons aussi vite que lui (environ 4 nœuds)! Mais le génou fage souvent. Sans étoiles ni repères à l'horizon et sans voir les penons, je perds le cap. La barre est trop onctueuse pour me dire, d'une légère vibration, la bonne marche du voilier. Il me reste le compas placé à l'entrée de la descente, souvent masqué par les jambes de mes compagnons: il sera déplacé sur l'un des côtés du rouf. Peu à peu, le vent disparaît.

Même dans la brise au près, le Django offre un comportement sain.



Tant pis pour les surfs espérés! Éric démarre le hors-bord et prend le relais à la barre. Pour ma part, je descends tester la banquette tribord de mon meilleur sommeil... Je ne suis pas déçu, mais elle sera quand même élargie de sept centimètres sur la prochaine unité.

Le jour se lève. Allongé, j'apprécie la finition du pont, contremoulé, comme le fond de la coque. Sous le plancher, entre les varangues, nous avons rangé les produits frais. Malgré les 2 100 litres de mousse placés à l'avant et à l'arrière pour rendre le voilier insubmersible (option), les rangements suffisent pour une semaine de croisière. La soute arrière, pensée comme «zone humide», convient bien pour les voiles et les cirés. Sous l'échelle de descente, l'emplacement du moteur Diesel est parfait pour le deuxième mouillage et quelques sacs lourds. Il faut se contorsionner pour



Around de la table en sipo, quatre adultes peuvent prendre leur repas, mais pas plus. A l'avant, le lit breton mesure 1,90 mètre. Sous son matelas, pas de coffre, mais une réserve de flottabilité: les effets personnels iront dans des équipets en toile très pratiques. Comme les fonds, le pont est contremoulé, gage d'une finition correcte. Un confort simple pour un voilier allant vite et bien.

accéder à ces espaces, mais le Django n'est pas un salon flottant. C'est un voilier pour puristes capables de faire une croix sur le confort pour le plaisir d'aller vite. Un inconvénient que compense la facilité de manœuvre: même au près, nous l'avons dit, naviguer est loin d'être une punition. Ce qui l'est pour le moment, c'est la pétarade du hors-bord. Nous sommes à vingt milles dans le Sud de Belle-Ile. La brise, elle, est encore plus loin... Nous ne pourrions atteindre le raz de Sein avant la fin du week-end: cap sur Concarneau. Le coffre du cockpit, véritable soute (1 080 litres de ran-

gement!) isolée de la cabine par une cloison étanche, ne contient que la nourrice et deux jerricans de mélange à 2%. Ouvrir son panneau exige du doigté, puisqu'il n'y a pas de poignée. Nous refaisons le plein (1,42 litre à l'heure) et hop, la pétarade lancinante du hors-bord de 9,8 chevaux reprend... Profitant de mon passage à l'arrière, j'enlève d'un geste les algues laminaires prises dans les safrans suspendus au ta-

Le Django est un voilier pour puristes capables de faire une croix sur le confort pour le plaisir d'aller vite à la voile.

bleau. Leur position reculée garantit l'excellent contrôle du bateau et rend toute intervention aisée, mais ils sont exposés aux chocs...

Une ample houle vient d'apparaître.

Elle annonce l'avis de grand frais de Sud-Ouest prévu pour la nuit. Le jour décline, le bateau ondule lentement, une brise timide ride la surface de l'eau. Au crépuscule, le spinnaker déployé bruisse dans les risées. Le Django retrouve vivacité et vitesse. Il cavale



La cuisine vaut surtout pour ses rangements. L'évier, alimenté par une pompe à pied, est symbolique. Impossible de caler une casserole ailleurs que sur le réchaud à cardan. En mer, la table ou même le plancher sont plus pratiques.



Cette table (démontable) est minuscule, mais reste pratique pour faire le point. Cela tient au sac de toile pour les instruments, au profond équipet latéral pour les documents et à la possibilité de bien se caler pour travailler...



À tribord, la soute arrière offre près d'un mètre cube de rangement pour le spi, le solent ou les cirés. C'est aussi un coin toilette exigü fermé par un rideau. Pour les urgences.

bientôt sous la poussée du grand courant d'air de la dépression attendue. Travers au vent, c'est maintenant le génois à fort recouvrement (150 %) qui donne toute sa puissance au voilier. C'est cette voile d'avant qui lui permet un bon passage au près et qui offre les premières sensations de glisse depuis le départ. La barre est toujours aussi crémeuse, mais à partir de 8 nœuds de vitesse, une vibration se fait entendre. La côte approchant, je me pique d'un peu de navigation à l'ancienne, avec phares à reconnaître, compas de relèvement et carte papier. Avec un bon pliage, cette dernière tient sur la table à cartes qui, bien que minuscule, me suffit pour surveiller notre route vers l'alignement d'entrée de Concarneau. Le vent monte. À 9 nœuds dans le noir, les rochers qui bordent le chenal semblent trop proches, mais Bruno, Éric et Pierre mènent le Django avec brio. Zig, une bouée rouge, zag un feu vert, les voiles sont déjà pliées et le moteur en route. Le surôit monte en puissance et gêne la manœuvre d'acostage. Éric est à la barre, moi aux commandes du hors-bord. Je tarde à mettre les gaz au moment où 20 nœuds de vent prennent notre léger Django par le travers. Boum. Un choc au niveau de la réserve de flottabilité arrière. Rien de grave: c'est surtout mon amour-propre qui a un bleu.

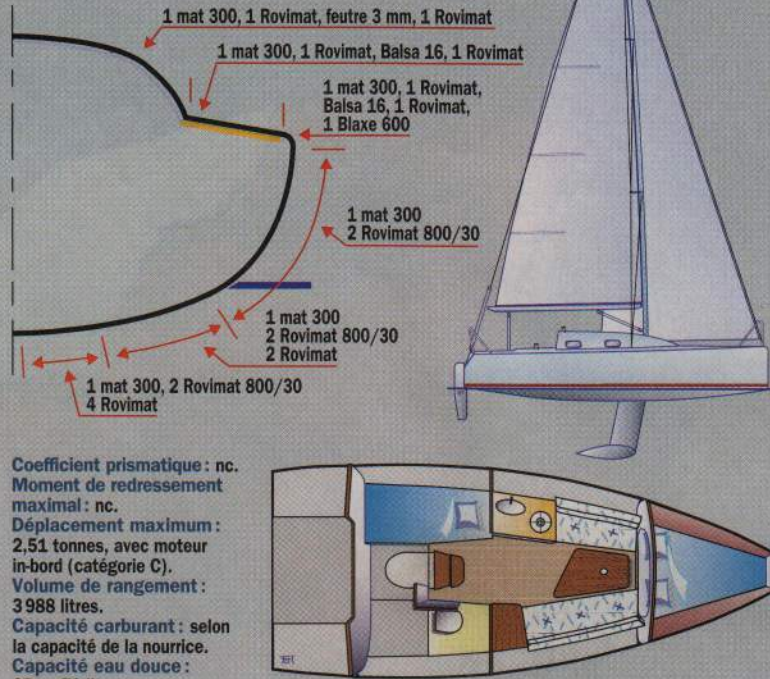
Nous passons la nuit dans un bateau solidement amarré au ponton. A l'avant, dans le lit breton, Bruno accepte de se pousser pour laisser une place à Pierre. Éric et moi occupons les deux banquettes: avec quatre adultes le Django est plein. De violents grains déversent des torrents de pluie. Quelques gouttes s'immiscent à l'intérieur, le long du mât posé à même la quille... Quelle importance! Un coup d'éponge vaut bien la sécurité et la raideur offertes par ce dispositif. Le détail illustre l'esprit du Django: un dessin audacieux, mais des solutions techniques éprouvées et simples. Une bonne vitesse, mais une grande facilité de manœuvre. Un confort spartiate, mais un comportement sain à toutes les allures. Voilà un bateau pour les vrais amateurs de voile. **L.C. ●**

Quand Hervé Théron, le constructeur, laisse la barre à sa fille Ophélie, de l'équipe de France Espoir en 470...



Le swing à la portée de tous

COUPE DE LA COQUE



Coefficient prismatique: nc.
Moment de redressement maximal: nc.
Déplacement maximum: 2,51 tonnes, avec moteur in-bord (catégorie C).
Volume de rangement: 3988 litres.
Capacité carburant: selon la capacité de la nourrice.
Capacité eau douce: 20 ou 70 litres.
Jauge en douane: 6,5 tx. Homologation CE: B pour quatre personnes, C pour six personnes.

Architecte: Pierre Rolland. Constructeur: GL Composites, 900 route de la Benoite, 83320 Carqueiranne, tél. 04.94.58.55.73, fax 04.94.58.55.92, e-mail: gcomp@club-internet.fr, Internet: info@gcomp.net

Prix et options

Prix standard, sans les voiles et le moteur, couleur de coque au choix:	38 900 €	Pack «Croisière» avec génois sur enrouleur:	5 470 €
Version navigable sans emménagements, ni voiles et moteur:	30 900 €	Insubmersibilité:	1 500 €
Version coque nue pontée:	24 400 €	Quille relevable:	5 500 €
		Plan de pont «race» (rails à billes, accastillage complet pour spi symétrique, quatre winches...):	1 370 €
		Accastillage spi asymétrique:	180 €
Un Django biquille sera disponible à partir d'avril 2004, tout comme une version «école» avec 5 couchettes et bloc-cuisine central.		Spi symétrique ORC ou HN 52 m ² (avec tangon):	1 463 €
		Spi symétrique 62 m ² , avec tangon:	1 706 €
Principales options		Spi asymétrique 50 m ² :	1 310 €
Pack «Propriétaire» (réservoir eau 70 litres, 4 hublots ouvrants latéraux, équipets et sacs de rangement supplémentaires, glacière, finitions diverses...)	1 850 €	Ferrure de mouillage avec sous-barbe:	245 €
Pack «Croisière» (moteur hors-bord 8 chevaux, grand-voile et solent, bi data ST 40):	4 150 €	Moteur in-bord Yanmar 1 GM 10:	7 800 €
		Moteur hors-bord 8 chevaux et chaise:	1 870 €
		Mise à l'eau, mâtage et réglage à Carqueiranne:	600 €
		Prix du bateau essayé:	51.153 €

Caractéristiques techniques comparées

	DJANGO	SUPER CALIN 7.50	FIRST 260 SPIRIT	BEPOX 750
Longueur coque	7,58 m	7,48 m	7,49 m	7,50 m
Flottaison	7,50 m	6,71 m	7,35 m	7,50 m
Largeur	3,04 m	2,96 m	2,76 m	2,80 m
Tirant d'eau	1,70, 1,25 ou 0,90-1,70 m	1,65 m	1,45 ou 0,85-1,85 m	1,10 ou 1,80 m
Voilure	39,80 m ²	39,80 m ²	36 m ²	40 m ²
Déplacement	1,88 t	1,14 t	2,30 t	1,90 t
Couchettes	4	4	4	4
Matériau	polyester	bois-époxy	polyester	contreplaqué-époxy
Catégorie	B ou C	B ou C	B ou C	nc
Architecte	Rolland	J.P. Magnan	Groupe Finot	Réard
Chantier	GL Composites	J.P. Magnan	Bénéteau	Bateaux Bepox
Prix ttc	38 900 € (ssv)	36 560 € (ssv)	41 465 €	36 000 € (ssv)

Points forts

- Stabilité, maniabilité, qualités évolutives.
- Performances.
- Insubmersibilité (option).
- Plan de pont.

Points faibles

- Peu de sensations de barre.
- Confort limité (cuisine et position barreur).
- Rouf glissant.

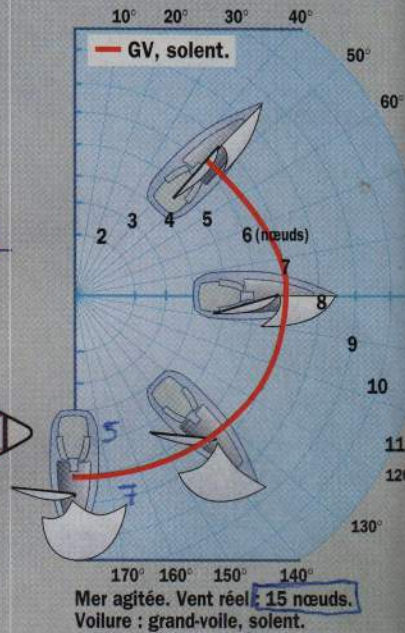
Essai

Django

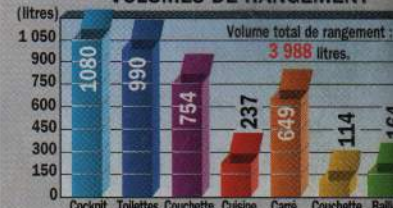
Les chiffres de Voiles et Voiliers

VITESSES MESURÉES*

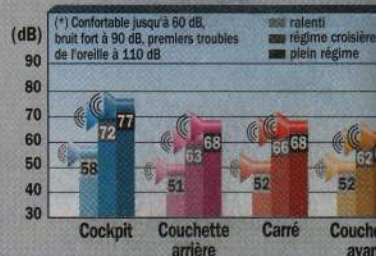
(* Vitesse mesurées avec le GPS Garmin 12 par rapport au vent réel)



VOLUMES DE RANGEMENT



VOLUME SONORE AU MOTEUR*



SURFACE DE VOILE AU PRÈS/DÉPLACEMENT



VITESSE AU MOTEUR

