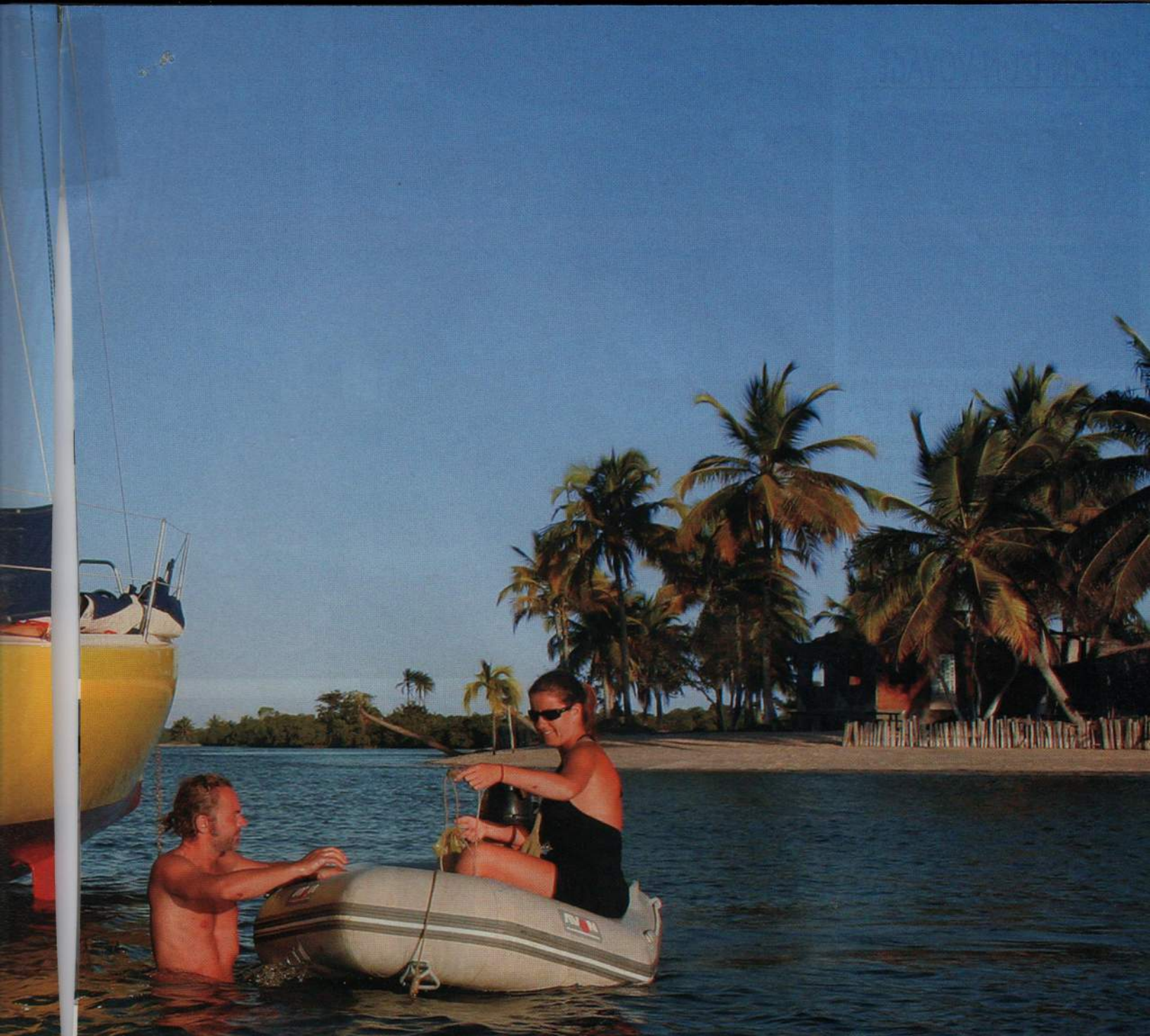




Sur un air de **Django**

Bilan d'un voyage réussi
autour de l'Atlantique



Après avoir longtemps rêvé, Cécile et Armand ont mis les bouts au tournant de la trentaine. Sans planning très précis mais avec le souci de faire simple et fiable, de naviguer vite sans s'encombrer d'un gros bateau. De ce point de vue, ils n'ont jamais regretté le choix d'un Django 7,50 biquille. Aux Açores, ils reviennent sur leur préparation après deux années sur l'Atlantique et en dressent le bilan.



Le voyage de Cécile et Armand, c'est 10 000 milles de navigation, avec à la clé la découverte du Brésil – ici un échouage solitaire dans la baie de Camamu, près de Salvador.

Texte et photos : Armand Vignes.

Faire le tour de l'Atlantique en Django 7,50 n'a rien d'une folie. Remarquable par son comportement en haute mer, ce plan Roland stable, puissant dans la brise et insubmersible n'a rien à envier à bien des voiliers estampillés «croisière». En revanche, il n'est pas aménagé pour la grande croisière. C'est donc sur le confort et l'habitabilité que j'ai le plus travaillé avant de partir. Le plus gros chantier a été le frigo fait maison à partir d'un bac en inox soudé par un ami. Je l'ai isolé à l'aide de plaques de Stirodur (polystyrène extrudé de couleur verte) et d'une mousse polyuréthane qu'on trouve dans les grandes surfaces de bricolage. Pour la réfrigération, j'ai choisi un groupe Frigoboat K 35 avec échangeur thermique hors coque : un système qui consomme très peu. J'ai ensuite installé un réchaud ENO sur cardans pour cuisiner en mer par tous les temps, un petit groupe eau douce sous pression et une pompe à eau de mer manuelle. Ces aménagements nous ont permis d'avoir une vraie petite cuisine en lieu et place du simple réchaud monté en standard sur le Django.

Un dessal' pour voyager léger

Pour améliorer l'autonomie en eau douce, nous avons opté pour un dessalinisateur. Le modèle choisi, un Katadyn 40 E, produit 5 litres à l'heure, ce qui est largement suffisant. Mais il consomme quand même 5 ampères. Il nous a été très utile à chaque fois que l'approvisionnement en eau douce était compliqué, comme par exemple dans les îles du Cap-Vert. Dans ce cas précis, l'ensoleillement très généreux nous permettait en plus d'alimenter facilement le dessalinisateur sans tirer sur les batteries. En navigation en revanche, le dessalinisateur s'est révélé trop gourmand en énergie pour nous. En outre, il tend à se désamorcer à cause de la gîte et/ou de la cavitation due à la vitesse. J'ai finalement pris l'habitude de l'hiverner avant les longues navigations et d'emporter quelques packs d'eau. Tout en sachant qu'en cas de problème d'eau, on pouvait toujours rebrancher le dessalinisateur : c'est quand même très sécurisant. Les rangements



Le lit breton et la partie avant du carré ont subi peu de modifications par rapport à un Django standard.



Le Django d'Armand Vigne, dans sa version «sabbatique», offre au pied de la descente tout le confort d'un croiseur au long cours.

Le frigo isolé avec soin et doté d'un échangeur thermique hors coque s'est révélé peu gourmand en énergie.

ajoutés derrière les WC marins sont de simples tiroirs en grille métallique de chez Ikéa. Ils se sont révélés pratiques pour des vêtements, mais aussi pour les fruits et légumes qui ont besoin d'ombre et d'aération.



PONT ET ACCASTILLAGE

Des choix malins

Nous n'avons pas trouvé grand-chose à redire sur l'accastillage standard du Django 7,50.

Nous nous sommes contentés de rehausser les chandeliers, qui culminaient à 45 cm, soit juste en dessous du genou. Nous les avons remplacés par des chandeliers de 65 cm, nettement plus sécurisants. Puis nous avons doublé les filières et ajouté des filets à l'avant.

Ce qui semble indispensable quand on prétend se passer d'enrouleur de génois... Nous avons également installé deux lignes de vie en sangle, et fait faire deux cagnards qui protègent bien le cockpit. Les rangements dont ils sont pourvus se sont révélés très pratiques en mer pour caser une ligne de traîne, un gel douche ou une crème solaire. En renonçant à l'enrouleur, nous avons sensiblement réduit les risques de casse sur le pont,

tout en profitant de l'efficacité d'une trinquette dans la brise. Cette navigation « à l'ancienne », avec des voiles d'avant sur mousquetons, a été grandement facilitée par le sac à voiles en forme de tube pour le génois et la trinquette, qu'on utilise presque comme un lazy-bag de GV. Les voiles sont faciles à affaler et restent sur le pont prêtes à être mousquetonnées, bien



Le sac de la voile d'avant reste à poste comme un lazy-bag.

protégées des UV par le sac en toile de fort grammage. On les range dans le coffre arrière seulement quand la mer se fait

Dans la brise, la trinquette s'est révélée efficace et très précieuse.

méchante et qu'on veut avoir le pont bien dégagé. Les voiles et les sacs, taud, etc., ont été réalisés par Pascal Allain de chez Delta Voiles, à Piriac-sur-Mer. Aucun problème à signaler sur les voiles après 18 mois et un bon paquet de milles. Nous sommes un peu plus critiques sur le capot de la descente, qui a un vrai défaut d'étanchéité. Si nous devions repartir pour un tour, j'installerais une capote rigide pour résoudre ce problème tout en améliorant le confort des quarts de nuit.



Long. coque : 7,58 m. Long. flottaison : 7,50 m. Largeur : 3,04 m. Tirant d'eau : 1,35 m. Lest : 2 x 450 kg. Déplacement : 2 030 kg. SV au près : 45,50 m². GV : 23,50 m². Génois : 22 m². Trinquette : 14,50 m². Spi asy : 47 m². Motorisation : Honda 10 ch. Matériau : stratifié de verre. Architecte : Pierre Rolland. Constructeur : GL Composite. Prix de base : 45 000 €. Infos sur le Django Aérandir : <http://voyage-aerandir.blogspot.com>.



Les rangements grillagés signés Ikéa sont placés derrière les WC.



Le bloc cuisine fait maison comporte tout l'équipement nécessaire.

J'ai également aménagé sur bâbord une petite table à cartes surmontée d'un logement dédié au PC portable, qui permet de l'utiliser sans problème par tous les temps. Nous avons ensuite sélectionné nos équipements électroniques. Pas de radar mais un détecteur de radar Mer-veille. Un petit appareil qui consomme très peu (30 mA) pour une efficacité maximale, à condition que les cargos ne débranchent pas leur radar. Ce qui peut arriver dans les zones très peu fréquentées...

Le Mer-Veille efficace

Dans les zones de trafic très dense, c'est au contraire nous qui coupons le veilleur électronique car il sonnait sans arrêt. En définitive, il ne remplace pas une veille attentive mais c'est un plus dont il serait dommage de se passer. Côté télécommunications, nous n'avons fait l'impasse ni sur la VHF fixe ni sur le récepteur BLU qui nous permettait d'écouter les prévisions météo de RFI. En plus de ces appareils radio, nous nous som-

mes offert un système de mail par satellite très fonctionnel, abordable et peu connu en France appelé Skymate. Le Skymate consiste en un boîtier relié à n'importe quelle antenne - celle de la VHF fait très bien l'affaire - et en un logiciel à installer sur le PC. La constellation de satellites n'est pas assez dense pour offrir une couverture continue, mais ce n'est pas un problème. Les e-mails sont stockés dans une mémoire-tampon, de telle sorte qu'on peut très bien éteindre le PC après les avoir écrits. Quand un satellite passe à portée, il relève le courrier et livre les éventuels mails entrant. Une LED verte montée sur la table à cartes annonce l'arrivée du courrier automatiquement chargé dans le boîtier Skymate : il ne reste plus qu'à lancer le PC pour le récupérer. Concrètement, dans l'Atlantique Nord nous avions une connexion tous les quarts d'heure en moyenne. C'est tout simple, parfaitement opérationnel et franchement économique par rapport aux autres systèmes de mail par satellite. Restait à gérer le dossier sensi-



Rien de superflu à la table à cartes, mais des équipements choisis avec soin.

ble entre tous : l'énergie. Presque tous les bateaux de voyage affichent un déficit énergétique !

Trop juste en énergie

Je pensais être bien armé avec mes deux panneaux solaires photowatt de 55 watts chacun montés sur un arceau inox, le chargeur de quai 10 A et un parc de batteries boosté par quatre blocs Delphi sans entretien de

65 A.h chacune. D'autant que le hors-bord (Honda 10 chevaux quatre temps) est équipé d'un alternateur qui peut aider ponctuellement. Cette configuration s'est révélée suffisante au mouillage dans de bonnes conditions d'ensoleillement, en utilisant le groupe froid et en produisant 5 à 10 litres d'eau par jour. En mer en revanche, c'était assez limite. Au-delà d'une semaine de navigation, même avec du soleil et en partant avec des batteries pleines, nous étions obligés de faire tourner le moteur au moins deux heures par jour, de couper le groupe froid, de barrer huit heures par jour... Bref, si c'était à refaire, nous nous équiperions d'un hydrogénérateur pour couvrir nos consommations de navigation (principalement le pilote) sans dépendre de l'ensoleillement. L'autre solution serait de remplacer le pilote in board par un régulateur d'allure. Mais la présence du moteur hors bord et des deux safrans rapportés nous l'interdit. Pour un nouveau voyage, j'investirais aussi dans un contrôleur de batteries pour toujours savoir où j'en suis en terme de production-consommation d'énergie. Je changerais aussi de moteur. Mon 10 chevaux quatre temps pèse très lourd (48 kg au niveau du tableau arrière...) et devient une vraie galère d'entretien dans les pays où l'essence est de qualité médiocre. Un 15 chevaux deux temps, facile à trouver d'occasion, est un peu plus polluant, mais plus puissant, plus léger et facile à réparer. Ecologiquement incorrect ? Peut-être, mais la différence est dérisoire dans la mesure où nous n'utilisons le moteur que pour les manœuvres de port.



Les panneaux solaires sur le portique et l'alternateur du moteur sont les seules sources d'énergie du bord : c'est insuffisant pour les longues navigations. Le sac dédié à la voile d'avant, en revanche, est une vraie satisfaction.