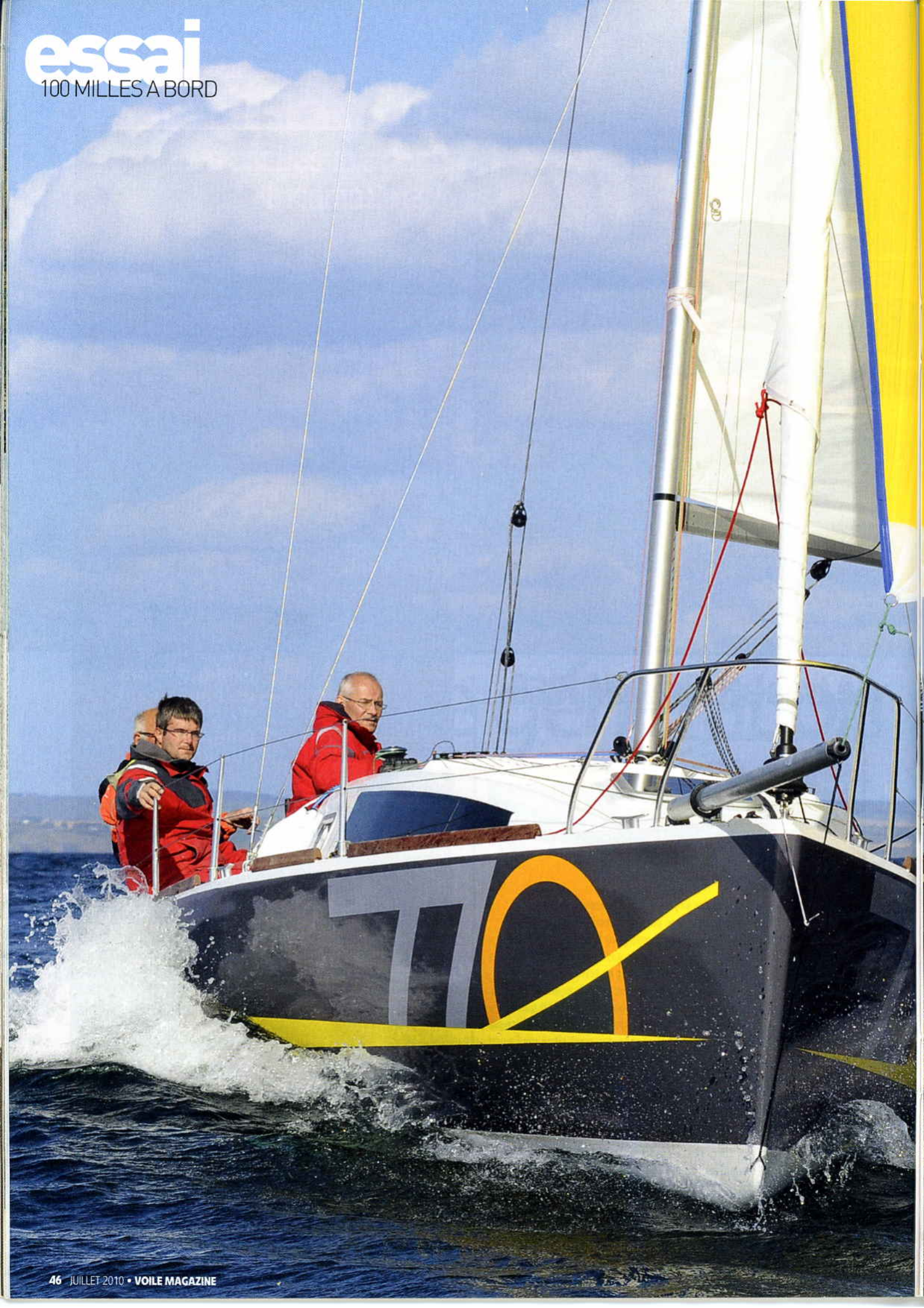


essai
100 MILLES A BORD





Dossier
biquille

DJANGO 7.70

Le petit croiseur surdoué

Ce biquille est capable de tenir des moyennes de 10 nœuds au portant, de remonter à 45° du vent réel, de se poser bien droit à l'échouage; il est raide à la toile et il est le plus petit bateau du marché à pouvoir être homologué en catégorie A. Le nouveau Django 7.70 nous a emmenés des Glénan à Douarnenez en passant par l'île de Sein. 180 milles de bonheur.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : François Van Mallegem et l'auteur.

DIX NŒUDS de moyenne, facile ! Si vous avez encore un doute sur les capacités sous voiles des biquilles modernes, nous avons sans doute là de quoi vous convaincre. Sous son grand spi asymétrique de 75 m², porté par un vent bien établi au nord-nord-ouest à 17/18 nœuds, notre Django marche entre 10 et 15 nœuds, selon qu'on reste au grand largue (la route directe) ou qu'on lofe un peu davantage (histoire de rigoler). Autant dire qu'il ne se contente pas de surfer les vagues ; il est presque tout le temps au planing. A ce train-là, nous aurons rallié la pointe de Penmarc'h depuis l'île de Sein (un bord de 23 milles) en tout juste deux heures, aidés il est vrai par le courant de jusant. La veille, avec 2 ou 3 nœuds de vent en plus, et sous son « petit » spi asymétrique de 57 m², ce bateau étonnant planait joyeusement à plus de 11 nœuds dès 160° du vent réel. En fait, comme son constructeur Serge Calvez se plaît à le répéter, le nouveau Django est un « gros mini de série ». Normal qu'il plane ! Mais par rapport à un mini de série, ce croiseur est tout de même bien plus accueillant à l'intérieur. Précisons d'emblée que la hauteur sous barrots est limitée à 1,67 m ; mais pour le reste, ses emménagements sont clairs, volumineux et bien conçus. Qu'on ne s'y trompe pas, si l'architecte est le même (Pierre Rolland), ce Django 7.70 construit par le chantier Marée Haute n'a plus grand-chose à voir avec l'ancien Django 7,50, construit à l'époque par GL Composites, que nous avons essayé en version quillard (n° 89) puis en version biquille (n° 137). Non seulement il mesure 20 cm de plus, mais il affiche une allure (encore) plus sportive et élancée, avec un franc-bord plus modéré (on a d'ailleurs perdu 3 cm de hauteur sous barrots), des safrans suspendus, et aussi un bouchain progressif très « mode ». Plus long et volumineux que l'ancien, le nouveau rouf en sifflet intègre surtout un très long hublot en plexi ; tout cela ne manque pas d'élégance. Cependant, direz-vous, en admettant que ce biquille marche comme un avion au portant dans le médium et dans la brise, qu'en est-il au près, et quid du petit temps ? Car c'est

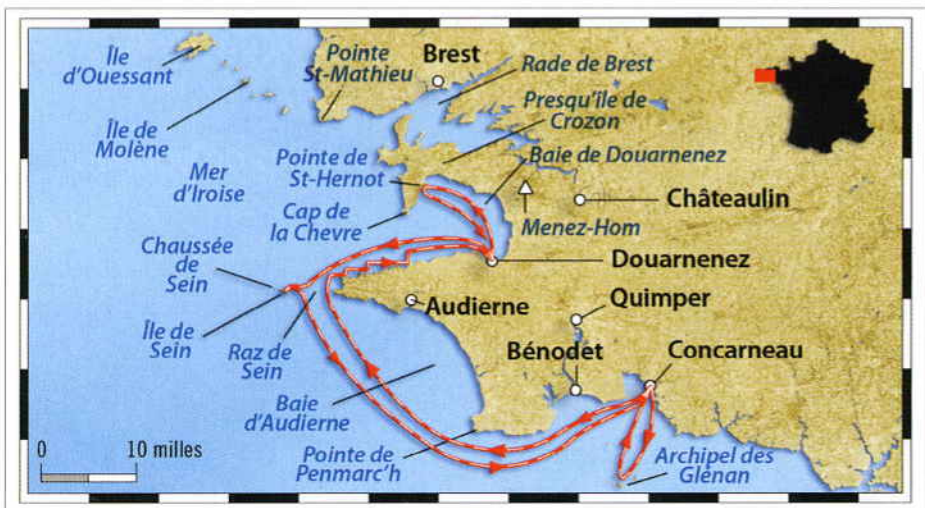
généralement là que les défauts du biquille se manifestent. Eh bien ce « 100 milles à bord » nous a justement permis de tester le Django dans des conditions très variées. Deux jours plus tôt, quand nous quittons Concarneau sous un ciel uniformément gris, un nordet vigoureux (établi à 20/22 nœuds, avec rafales à 25/27) souffle sur la pointe du Finistère, et la météo annonce des « passages pluvieux ». Des conditions pas vraiment estivales ; mais des conditions idéales pour rallier Douarnenez sans se traîner, d'autant que le vent a plutôt une tendance au nord-nord-est : nous aurons donc un bord de largue de 20 milles jusqu'à Penmarc'h, un bord de bon plein de 20 milles de Penmarc'h au raz de Sein, puis un bord de près (très) serré du raz de Sein à Douarnenez, avec sans doute un ou deux contre-bords à faire. A noter que Concarneau est le fief du chantier Marée Haute. Connu pour son Dingo 2 (mini de série signé Pierre Rolland), celui-ci est installé à Trégunc, la commune voisine, au fond de la charmante rivière du Minahouët que l'on peut remonter... à marée haute.

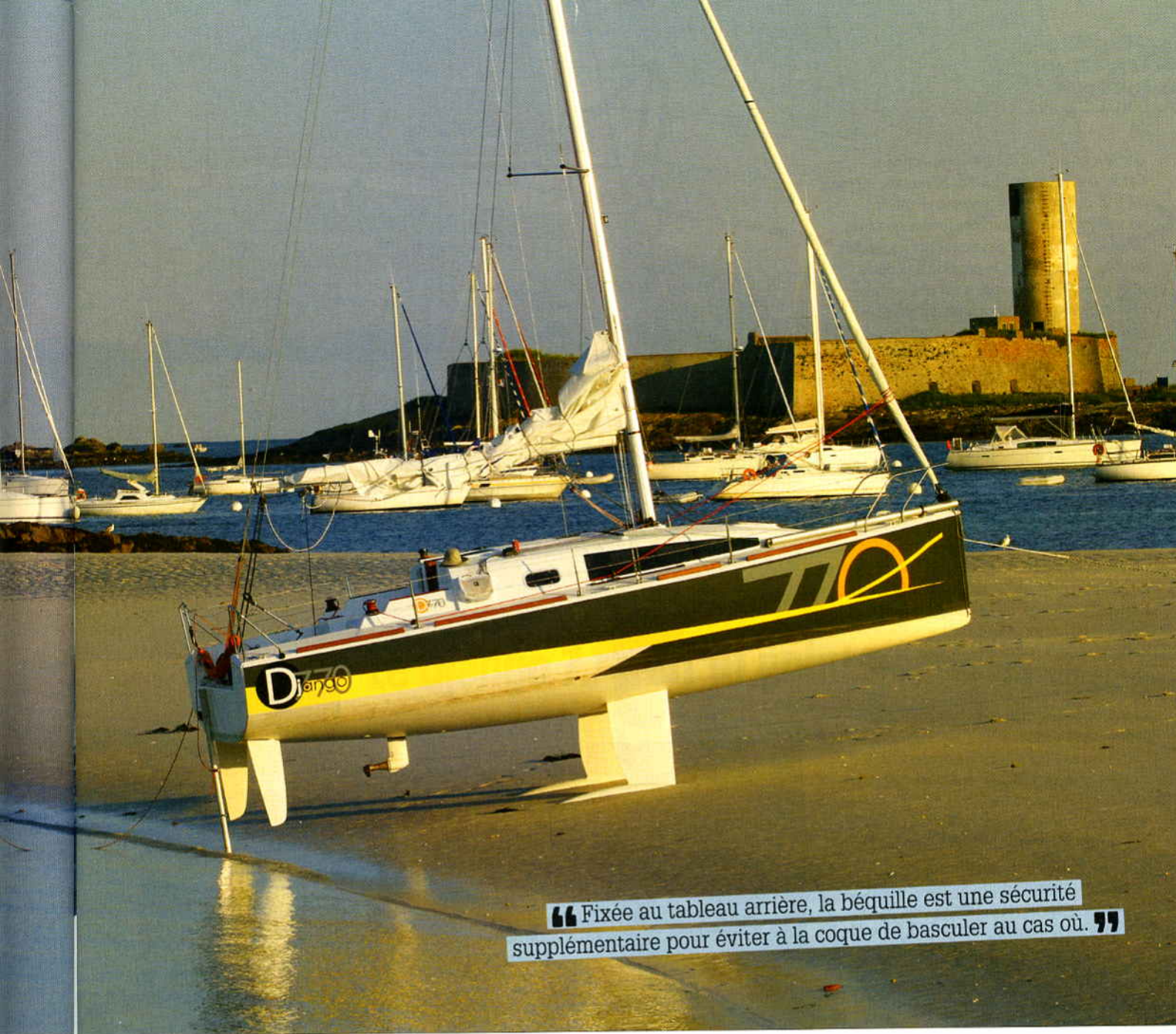
ON REDUIT QUAND ?

Le bateau étant tout neuf, nous préférons dans un premier temps ne pas trop tirer sur le gréement. C'est donc tout dessus, mais sans spi, que s'effectue le bord de largue vers Penmarc'h. Nous égrenons le chapelet de bouées cardinales qui borde la côte, et ça décoiffe déjà : dans les rafales à 25/26 nœuds, le speedo dépasse allégrement les 12 nœuds... La barre est douce et précise, le bateau vivant et équilibré. En arrivant à la basse Spineg (au sud du Guilvinec), nous pouvons commencer à lofer franchement, et c'est là que le Django en profite pour marquer (déjà) un deuxième point. Mathieu, l'heureux propriétaire du bateau, Jean-Yves, notre lecteur-équipier, comme votre serviteur, nous étions tous persuadés qu'avec ce vent soutenu il faudrait réduire la voile dès qu'on ne serait plus au portant. Eh non. A la barre, j'ai la surprise de constater non seulement que l'on tient toute la voile au petit largue, mais aussi que le bateau ne passe pas sur sa barre et



Au près dans la baie de Douarnenez. Un décor qui ressemble un peu à l'Irlande.





« Fixée au tableau arrière, la béquille est une sécurité supplémentaire pour éviter à la coque de basculer au cas où. »



Deux bonnes adresses

A gauche, le bistro Le Chat-mouette, à Tréboul. Pas facile à repérer, il se blottit au fond d'une petite venelle perpendiculaire au quai de l'Yser. En réalité, l'animal représenté sur l'enseigne évoque davantage un chat qu'une mouette. Philippe, qui pilotait notre photographe, fait remarquer au passage que le chat-mouette est

couillu, ce qui est manifeste si l'on observe bien le dessin. En entrant dans ce lieu de perdition, on comprend vite que c'est une véritable cave : deux pans de murs entiers sont tapissés de bouteilles de vin, tous ces nectars étant disponibles à la dégustation. Sur la photo de droite, Jean-Michel Castric, le pêcheur chargé

de remplir les viviers du bar-restaurant du même nom. Cet établissement sis sur l'île de Saint-Nicolas aux Glénan peut ainsi offrir des crustacés charnus (homards et crabes) qui sont cuits à la demande (il faut réserver au 02 98 50 69 90). La soirée type se poursuit à La Boucane (Sac de nœuds), l'autre bar-restaurant de l'île, qui ferme plus tard...



