



Longueur : 7,70 mètres. Programme : croisière côtière. Prix : 48 830 euros. Matériau : polyester.

Django 7.70

La vitesse en toute sérénité

Texte et photos **Loïc Le Bras**. Plans et infographie **François Chevalier**.

Décliné en trois versions d'appendices – biquille, quille relevable ou quille fixe – le nouveau Django 7.70 affiche des performances étonnantes avec un bon niveau de confort dans un secteur où l'offre est limitée.

Fin avril, à Concarneau, Serge Calvez, patron du chantier Marée Haute, arbore le sourire d'un homme heureux. Le jour de la première navigation de son tout nouveau Django 7.70, il apprend que deux D2, les minis 6,50 de série produits par son chantier, viennent de terminer aux deux premières places de la Sélect 6,50. De quoi effacer les nuits blanches et les semaines de labeur pour terminer dans les temps la construction de ce croiseur côtier flambant neuf. Pierre Rolland, l'architecte du Django – et du D2 – arrive directement de Brest pour découvrir lui aussi son dernier-né. L'architecte-navigateur, qui détient le record de participation à la Transat 6,50 – cinq comme

Bruno Théliér –, s'est en partie inspiré de ces petits bolides des mers pour le dessin de carène et l'ergonomie du cockpit du Django 7.70. Objectif ? Dessiner un croiseur côtier rapide, où le skipper peut tout manœuvrer seul pendant que son équipage profite de la balade en mer.

D'abord proposée dans le Sud de la France par le chantier GL Composite, la marque Django a été reprise récemment par le chantier Marée Haute. Plutôt que de continuer la production du Django 7.50 –, construit à près de 70 unités – Serge Calvez a préféré lancer un nouveau modèle plus moderne, toujours dessiné par Pierre Rolland. En comparaison avec le

7.50, le 7.70 est plus toilé (mât plus haut), plus léger, grâce à la construction en infusion, et offre un volume habitable plus conséquent. En arrivant sur les pontons de Concarneau, on remarque tout de suite le bouchain évolutif, très tendance depuis quelque temps dans l'architecture des bateaux de course. Le futur propriétaire de ce premier exemplaire a commandé la version biquille avec l'option d'un moteur in-bord. Premier constat en quittant le ponton, le 7.70 se manœuvre très aisément au moteur et pivote sur lui-même. Un bon point pour les manœuvres de port. La grand-voile est hissée à la volée dans le chenal. Petite déception en découvrant qu'elle est trop courte



▣ Un cockpit en deux parties

Hormis le piano, toutes les manœuvres reviennent à l'arrière autour du barreur: écoute de génois, pataras – parfaitement démultiplié –, écoute et rail d'écoute de grand-voile tombent sous la main. Un peu basses pour remplir un vrai rôle de dossier au port ou au mouillage, les hiloires sont en revanche bien dimensionnées pour se caler à la gîte sur les passavants.



▣ Echouage facile

Dans sa version biquille, le Django 7.70 s'est révélé très stable à l'échouage. Le chantier a prévu une épontille à l'arrière qui s'est avérée inutile lors de notre échouage. Même à deux dans la jupe, il ne bascule pas.

▣ Sous voiles

Le Django 7.70 revendique le plaisir d'aller vite en croisière. Même si le confort n'a pas été négligé, on y retrouve l'inspiration des voiliers de course type mini 6,50 avec l'accastillage adéquat. La carène puissante et moderne avec son bouchain évolutif offre de belles performances à toutes les allures et une bonne stabilité de forme grâce à son importante largeur.



▶ L'infusion: soin et légèreté



Entièrement construit en infusion, le Django 7.70 bénéficie ainsi d'une construction plus soignée et surtout plus légère qu'une mise en œuvre classique. Cette technique parfaitement maîtrisée consiste à faire le vide en aspirant d'un côté, puis à faire entrer la résine (ici polyester) par différents points

d'entrée. C'est ainsi l'assurance d'un bon compactage des tissus et d'une imprégnation homogène desdits tissus, ce qui n'est pas forcément garanti lorsque la résine est imprégnée manuellement. Et le taux de résine ainsi obtenu est plus satisfaisant. Autre avantage, celui de préserver les opérateurs des vapeurs de résine, néfastes pour la santé. L'inconvénient est évidemment une mise en œuvre plus longue, l'utilisation de consommables supplémentaires et donc un coût supérieur. Bref, le prix de la qualité...



de 30 centimètres au niveau de la bordure. Un détail que le voilier corrigera sur les prochains exemplaires.

Sous voiles. La mer est plate et la brise thermique s'essouffle doucement. Au près dans le chenal, le Django 7.70 se révèle très équilibré à la barre. Une barre sensible, précise et juste assez ferme pour pouvoir la lâcher quelques secondes si l'on veut manœuvrer en même temps. Dans une moindre mesure, on retrouve les sensations de barre d'un mini 6,50 : légèreté et précision. Cette légèreté est le fruit d'une construction soignée sous infusion, la coque comme le pont. Le long rail d'écoute de grand-voile tout à l'arrière du bateau, le pataras dix brins qui revient

sous la main du barreur, le stick de course sur la barre franche et les quatre winches Harken de diamètre 20 témoignent du souci de performance exigé par le chantier. Même en version biquille. En enchaînant les virements de bord sur mer plate, ce Django remonte à environ 85 degrés d'un bord sur l'autre à 6,20 nœuds de vitesse par 13 nœuds de vent. Peu de croiseurs côtiers – de surcroît biquille – peuvent se targuer d'une telle efficacité.

Installé manuellement, le bout-dehors est un peu fastidieux puisqu'il faut se rendre sur la plage avant. Une manœuvre que l'on a tout intérêt à réaliser au port avant de partir naviguer. A peine le spi asymétrique envoyé, l'accélération est franche et les sensa-

tions de barre une nouvelle fois au rendez-vous. Par un minuscule clapot, nous arrivons même à faire partir le Django en surf à près de 9 nœuds ! A la barre, c'est un vrai régal. Toujours aussi précise et sensible. Pour l'équipage, il n'y a rien à faire d'autre qu'apprécier la vitesse. Assis dans le cockpit, les hiloires sont un peu basses pour servir de vrai dossier. En revanche, à la gîte, elles sont parfaitement conçues pour qu'un équipier s'assoie sur le passavant avec les jambes recouvrant confortablement l'hiloire.

Le Django 7.70 a également été conçu pour ceux qui veulent naviguer loin et longtemps. Pour preuve, les options d'insubmersibilité et l'étau largable monté sur un palan qui revient au cockpit. En conséquence, le

Les chiffres de Voiles et Voiliers

► Prix et options

> Prix version de base, quillard : (départ chantier, sans voiles)	48 830 €.
> Prix du bateau essayé :	76 325 €.
> Principales options :	
Biquille :	2 500 €.
Quille relevable :	3 500 €.
Insubmersibilité :	1 200 €.
Moteur in-bord 14 chevaux :	10 326 €.

► Caractéristiques techniques comparées

	DJANGO 7.70	HEOL 7.4	SUN 2500
Longueur coque	7,70 m	7,40 m	7,50 m
Longueur flottaison	7,70 m	7,40 m	7,15 m
Largeur	3,00 m	2,55 m	2,90 m
Tirant d'eau	1,20 ou 0,90-1,90 m	0,60-1,90 m	0,69-1,75 m
Voilure au près	45 m ²	43 m ²	30,10 m ²
Déplacement léger	1,65 t	1,3 t	2,24 t
Poids du lest	780 kg	500 kg	670 kg
Matériau	polyester	sandwich	polyester
Certification CE	A/5 personnes	B/5 personnes	C/6 personnes
Lancement	2010	2008	2004
Architecte	Rolland	Defline	Petit
Chantier	Marée Haute	Heolsailing	Jeanneau
Prix TTC	48 830 €	57 290 €	36 651 €

► Nos 5 vitesses cibles

MER PLATE + GV + SOLENT PUIS SPI
13 nœuds réels + 45° du vent = 6,2 nœuds
13 nœuds réels + 70° du vent = 6,8 nœuds
13 nœuds réels + 90° du vent = 7,6 nœuds
13 nœuds réels + 110° du vent = 8,5 nœuds
13 nœuds réels + 130° du vent = 8,1 nœuds

► Conditions de l'essai

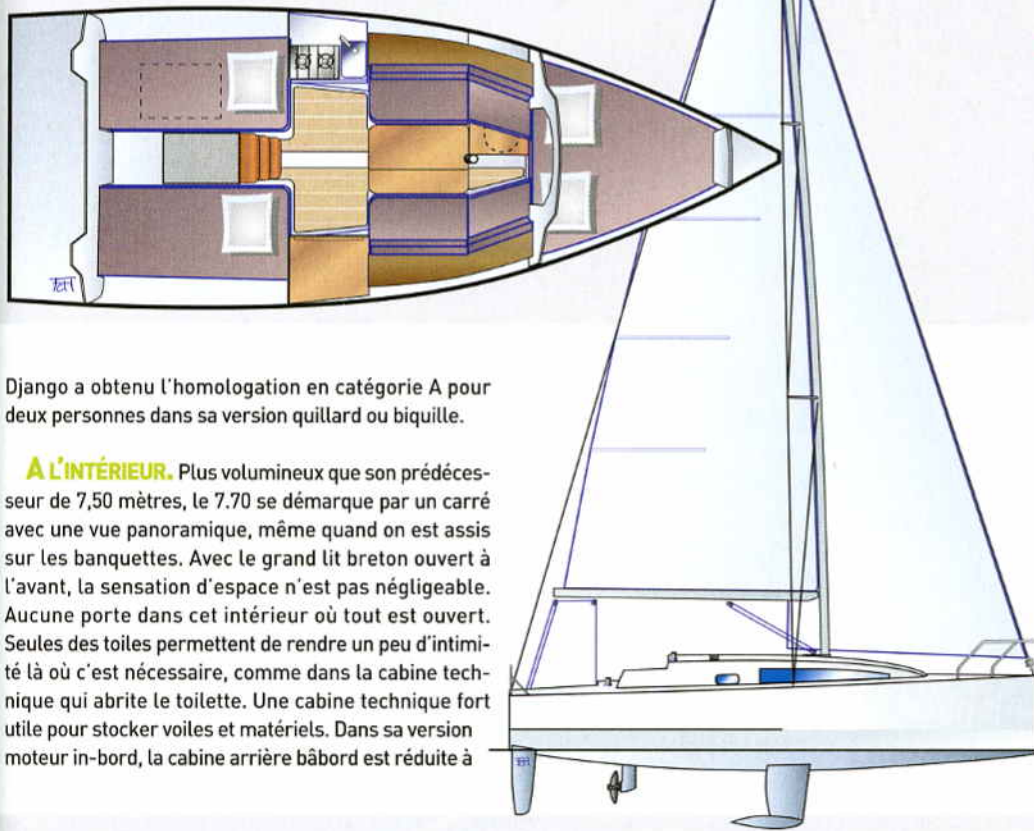
2 JOURS À CONCARNEAU.
Vent 5 à 15 nœuds, mer plate.

Vue panoramique dans le carré

A l'instar des **Bi-Loup**, le nouveau Django offre une vue panoramique lorsqu'on s'assoit dans le carré. On tient facilement à six autour de cette belle table. Celle-ci peut descendre au niveau des banquettes dont les coussins se déplient pour offrir une grande surface de couchage. Les dossiers rehaussés facilitent l'accès aux rangements sans nuire au confort d'assise. La présence limitée de bois apporte un brin de chaleur dans cet intérieur lumineux.

Cabine technique

Une zone technique fort utile. Il est rare sur des bateaux de cette taille de profiter d'une telle cabine dédiée aux rangements. Séparée du carré par un rideau de toile, cette cabine technique accueille également un petit toilette et la réserve d'eaux noires. Ce grand volume augmente considérablement la capacité de stockage du Django qui dispose déjà d'un très grand coffre de cockpit tout à l'arrière.



Cabine arrière

Une cabine arrière étroite. Ouverte sur le carré, la cabine arrière se résume à une couchette simple dans la version moteur in-bord. La largeur de cette couchette augmente de 0,90 mètre à 1,50 mètre – donc une couchette double – en optant pour un moteur hors-bord.

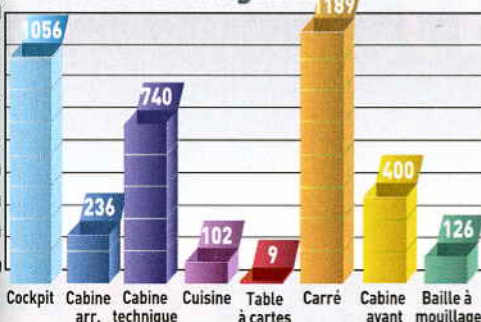
Architecte : Pierre Rolland. Constructeur : Marée Haute, tél. 02.98.56.56.03. www.mareehaute.fr

une simple couchette de 90 centimètres de large, qui s'élargit à 150 centimètres en optant pour le moteur hors-bord. Un compromis qui oblige à bien réfléchir avant de trancher pour l'une ou l'autre des solutions. Une plus grande couchette ou la puissance d'un moteur in-bord ? La table à cartes est minimaliste et ne compte aucun rangement si ce n'est le volume de la table elle-même ! Cela mériterait un siège-coffre pour y ranger jumelles, livre de bord et autres instruments de navigation. Côté cuisine, le confort n'a pas été négligé puisqu'on y trouve l'eau sous pression ! Un vrai luxe sur cette taille de bateau. Associer performances élevées et un certain niveau de confort en croisière, tel est le pari réussi de ce nouveau Django 7.70. **L.L.B.**

Django a obtenu l'homologation en catégorie A pour deux personnes dans sa version quillard ou biquille.

A L'INTÉRIEUR. Plus volumineux que son prédécesseur de 7,50 mètres, le 7.70 se démarque par un carré avec une vue panoramique, même quand on est assis sur les banquettes. Avec le grand lit breton ouvert à l'avant, la sensation d'espace n'est pas négligeable. Aucune porte dans cet intérieur où tout est ouvert. Seules des toiles permettent de rendre un peu d'intimité là où c'est nécessaire, comme dans la cabine technique qui abrite le toilette. Une cabine technique fort utile pour stocker voiles et matériels. Dans sa version moteur in-bord, la cabine arrière bâbord est réduite à

Volumes de rangement

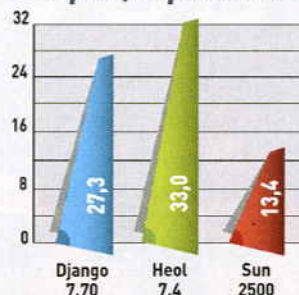


Volume total de rangement : **3858 litres.**

Valeur moyenne pour ce type de bateau : **3300 litres.**

Le Django 7.70 présente un volume supérieur à la moyenne grâce notamment à sa grande zone technique arrière qui permet de stocker voiles, pare-battage... Le carré non plus ne manque pas de place, ce qui n'est pas le cas de la table à cartes laissée pour compte. A noter la grande baïlle à mouillage pour un bateau de cette taille. Un bon point pour la croisière.

Surface de voile au près/déplacement



Points forts

- Performances.
- Vue panoramique dans le carré.
- Trois versions de quille.

Points faibles

- Couchette simple arrière en version in-bord.
- Peu de rangements à la table à cartes.
- Bas-hauban en travers du passavant.