

Django Océan Race : séduisant monotype course-croisière



Sur la base du Django 7.70 version croisière, le chantier Marée Haute lance le Django Océan Race. Il s'agit d'un monotype optimisé pour la course au large, performant et ludique à naviguer tout en restant accessible financièrement. Ce joli bateau homo-

logué en catégorie A s'adresse à tous les amateurs qui souhaitent s'affronter à armes égales sur des parcours hauturiers européens voire transatlantiques, en équipage réduit (solo ou double idéalement). Les différences avec la version croisière se situent principalement au niveau des appendices et de l'accastillage associé. Il conserve une construction robuste et légère en

infusion pour un déplacement léger d'environ 1,5 T. L'élaboration du cahier des charges actuellement en cours de finalisation prévoit : un mât en carbone plus long (14 m de tirant d'air) avec un gréement à barres de flèches poussantes afin si possible de le dispenser de bastaques ; une quille à bulbe en plomb pour un tirant d'eau atteignant 1,90 m ; un spi max et un spi de brise au capelage ; des voiles de reaching ; une GV à corne, etc. Le principe de la monotypie exige une stricte identité des bateaux incluant les voiles et l'électronique afin de mieux maîtriser les coûts, et de favoriser au maximum l'accès à ce type de compétition. L'originalité de la démarche est de conserver à ce monotype ses qualités propres à un usage croisière. Des qualités déjà démontrées par le Django 7,70, fort apprécié de ses pre-

miers propriétaires. Entre deux compétitions, ce bateau peut servir avantageusement à la balade en famille ou entre amis. A cet égard, on peut inviter le constructeur et l'architecte Pierre Rolland à la modération dans l'optimisation "course" de ce modèle. Si le mât carbone paraît incontournable, quid d'un tel tirant d'eau, gênant en croisière côtière, et aussi d'un si grand bout-dehors orientable ? Est-ce utile de surcharger de toile au portant cette carène de 7,70 m de long au risque de la rendre délicate à manier dès 15/20 nœuds de vent ? Comme disait un illustre confrère : "un monotype ça ne se décrète pas, ça se choisit". Et cette nouvelle option proposée par Marée Haute a tout pour plaire à condition de ne pas revêtir la seule casaque du "grand Mini".

P.C.

Farr 400 : au top des 40 pieds



Après le Ker 40 et le Soto 40 présentés dans le dernier numéro de Course Au Large, voici le Farr 400. L'objectif de ce nouveau design du cabinet d'Annapolis est de succéder dignement à l'emblématique Farr 40, la référence en matière de monotype dans cette taille de voiliers, qui fut produit à 140 exemplaires depuis son lancement en 1996. Pour relever ce pari FYD doit viser l'excellence car le marché du One Design 40' suscite bien des convoitises. De fait, le 400 - conçu en association avec le

champion américain Dee Smith - est un produit hi-tech tout en carbone (sandwich PVC époxy en infusion) alors que le Ker et le Soto sont en verre. Fabriqué à Dubaï par le chantier Premier Composites Technologies de grande réputation, le Farr 400 est 10% plus léger et 10% plus lesté que son illustre aîné. Par ailleurs, il a été étudié pour être aisément transportable (le mât est en deux

morceaux et le grand bout-dehors est escamotable), afin de répondre aux exigences des régatiers qui n'hésitent pas à déplacer leur destrier d'un continent à l'autre pour disputer les compétitions d'un circuit nécessairement international. Relativement étroit comparé à la concurrence, il est flush deck mais son haut franc-bord permet de se déplacer tête haute à l'intérieur. Conçu tout autant pour la navigation offshore que la régata autour de trois bouées, il possède un grand cockpit bien pensé pour la manœuvre. L'équipage (8 personnes) dispose d'un moulin à café doté d'une over drive pour hisser les voiles d'avant à grande vitesse et aussi employé pour amener le spi dans le poste avant, à la manière des bateaux de la Coupe de l'America. Depuis le même winch primaire réglé sur la plus grande démultiplication, on peut relever la quille de 90 cm (2.90 m/2 m) afin de faciliter l'ac-

cès dans les ports. La carène tendue prend du volume sur l'arrière et possède un bouchain partiel pour réduire la traînée et améliorer la tenue de route à haute vitesse. Le rapport de lest avoisine les 60%, gage d'excellentes performances au près. Le mât en carbone porte une grand-voile à corne et possède donc un pataras de chaque côté. La voilure est globalement plus étoffée que celle de son aîné. Le Farr 400 est un TP 52 en réduction. Dévolu à la monotypie, ce pur sang pourrait sauver son handicap IRC de 1,232 dans les vents légers et aussi dans la brise grâce à ses capacités de planning, estiment ses géniteurs. Le n°1 doit être lancé en mars et sera transporté en Méditerranée pour son baptême du feu. Dernier argument et non des moindres, son prix : 395 000 dollars. Sans voiles ni électronique, mais avec un équipement de base de grande qualité.

P.C.