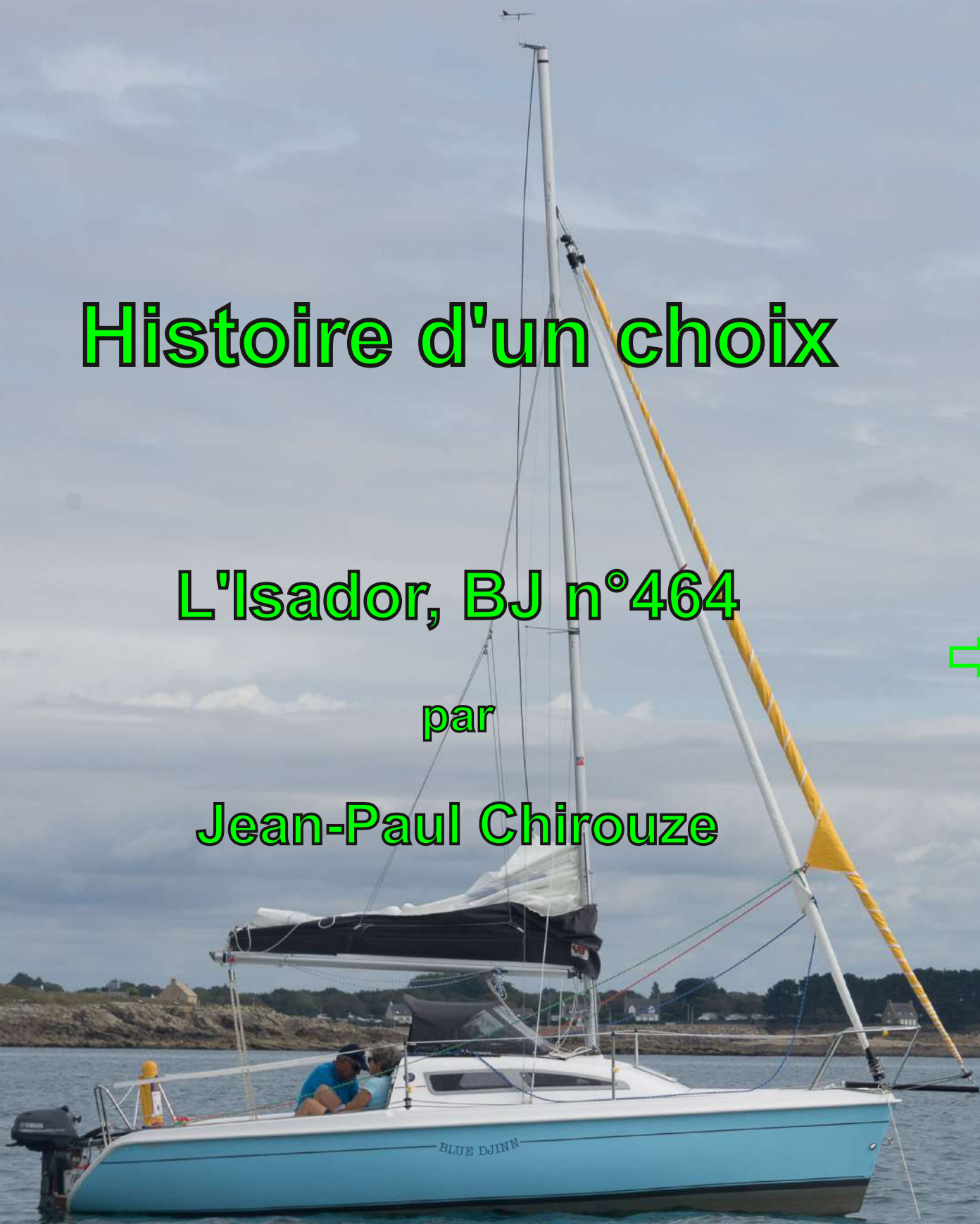


Histoire d'un choix

L'Isador, BJ n°464

par

Jean-Paul Chirouze



«L'Isador», le Blue Djinn n° 464

Une interview des tout nouveaux propriétaires du Blue Djinn n° 464, L'Isador : Claudine et Jean-Paul Chirouze (Clo et JP).

BAM : Les propriétaires de Blue Djinn ont des pratiques de la voile très variées : du plus fin régatier au simple promeneur familial ! Quelle est votre pratique de la voile ?

JP et Clo : Les hasards de la vie nous ont conduits à beaucoup pratiquer dans notre jeunesse la voile légère (dériveur et planche), pour ensuite nous éloigner de la mer (installation à Lyon) et nous reconvertir vers un sport de glisse et d'eau que nous pratiquons toujours : l'aviron.

C'est au moment de prendre notre retraite, il y a dix ans, que nous avons renoué avec la voile en découvrant le concept du «Voile-Aviron».

Sur un « coup de coeur », nous avons acheté un Norseboat 17,5 (L'Alose, pour signifier ses capacités mer/eaux douces !), magnifique voile-aviron avec lequel nous avons navigué «autrement», sur presque toutes les côtes françaises, et même jusque dans l'archipel de Stockholm !



Ce fut pour nous une vraie passion, passion que nous avons souhaité partager en nous investissant dans la **Fédération Voile-Aviron**, au sein de laquelle nous avons porté le projet «**Naviguide**» (les deux tiers des fiches qui y figurent correspondent à nos découvertes). Voir : <https://voileaviron.org/itineraires-de-navigation-le-naviguide-de-la-fva/>

Notre pratique de la voile est donc celle de petits bateaux (ouverts et donc exposés), et donc une pratique prudente et modeste par rapport aux éléments, mais ambitieuse en termes de découvertes (randonnée côtière et eaux intérieures).

Et si notre pratique ne porte pas sur la compétition (la régates), elle privilégie le partage au travers des «rassemblements», du type **Semaine du Golfe, Temps Fêtes à Douarnenez**, et bien d'autres moins connues, rassemblements qui permettent de côtoyer toutes sortes de navigateur-trice-s, aux expériences variées, alliant toujours traditions, modernité et ...convivialité !

[BAM : Et comment on passe du voile-aviron au Blue Djinn ?](#)

JP : Par l'effet de l'âge !!!!

Clo : Au moment où certains passent de la voile au moteur, nous avons pensé sage (et prudent !) d'évoluer vers un peu plus de confort et surtout de sécurité, mais en gardant nos «fondamentaux» : la voile pour «naviguer autrement» et découvrir la richesse de nos côtes et plans d'eau!

[BAM : En choisissant le Blue Djinn, vous aviez donc des idées précises de votre programme ! Comment avez-vous finalisé votre décision ?](#)

JP : Oui, notre programme était clair :

- Continuer à naviguer dans toutes sortes de lieux, et donc à partir d'un bateau facilement transportable sur sa remorque, et sur de longues distances (et donc ne pas trop dépasser la tonne de poids lège), à partir de son «port d'attache» : Lyon !
- Pouvoir échouer, sans problème de béquillage, et donc privilégier le dériveur intégral
- Disposer d'une petite cabine permettant le séjour sur plusieurs jours d'affilée (environ 1,5 m de hauteur sous barrot)
- Etre en sécurité en cas de conditions qui se dégradent, et donc un bateau «marin», équipé de balcons et filières
- Et ne pas être trop exigeant physiquement

C'est à partir de là que nous avons passé au tamis de ces critères (merci internet !) ce qui pouvait exister sur le marché, en identifiant assez vite deux grandes familles :

1. Les bateaux inspirés de la tradition «bois et gréement traditionnel». Dans cette famille, nous en avons identifiés deux :

- a. Le Baycruiser 20 du chantier gallois SwallowYacht, dont l'avantage évident était son poids réduit dû à l'existence de ballasts. Mais le Brexit et son coût l'ont éliminé....
- b. Le Jewell de l'architecte François Vivier, de conception très performante, assez léger, au look craquant, mais qui, sauf à le construire soi-même (possibilité de kit à partir de découpe numérique), apparaissait lui aussi d'un coût prohibitif



Le Baycruiser 20



Le Jewell

2. Les bateaux que l'on qualifiera de «plaisance moderne», en plastique, qui peuvent sembler offrir un vaste choix si on considère à la fois les contemporains et les plus anciens disponibles sur le marché de l'occasion.

Vu que la raison nous conduisait à éliminer la famille «bois et gréement traditionnel», c'est bien au sein de cette deuxième famille que nous devons faire notre choix.

Mais, dès lors que l'on élimine les trop sportifs, les trop «class-chic», les trop lourds, les trop chers ou les trop vieux, on s'est vite rendu compte que le Blue Djinn faisait partie des rares qui pouvaient répondre à nos attentes.

Suite à un premier contact, prometteur, avec Bernard Badets, fondateur du chantier B2, nous nous sommes adressés directement à l'Aspro pour rencontrer des propriétaires, et voir «pour de vrai» le Blue Djinn. En 24 heures, nous avons des propositions !

Clo : C'est ainsi que nous avons pu rencontrer Bernard à Lyon et Laurent et Elisabeth à Rennes qui, très gentiment, nous ont montré leurs bateaux, et partagé leur enthousiasme....Nous tenions en effet à des rencontres personnelles, complément indispensable des articles professionnels des revues, ce qui nous a conduits d'ailleurs à rencontrer également Patrick qui a construit lui-même son Jewell, basé à Port Laforêt, et que nous avons retrouvé lors de notre «Djinnade» de septembre !

JP : Au final, constatant que le Blue Djinn «collait très bien» à notre cahier des charges, et que, cerise sur le gâteau, il existait une association de propriétaires prometteuse en termes de partage d'expériences et possibilités de rencontres conviviales, notre choix est vite apparu comme évident....

Restait à finaliser notre commande, estimant que les possibilités de LOA associées à un prix négocié raisonnable nous permettaient, pour ce qui sera à l'évidence notre dernier bateau, une acquisition neuve (avec en plus un chantier familial français...).

BAM : Le BD n° 464 est donc une sorte d'«ajustement de gamme 2021» ?

JP : Vue notre démarche méthodique pour choisir notre bateau, nous avons dès l'origine, et malgré l'éloignement et la Covid, échangé avec Bernard Badets (dont on sentait bien le lien affectif avec «sa création» !) sur notre programme et les options possibles sur le modèle de base.

Certaines options que nous avons retenues étaient déjà au catalogue : le gennaker (dans le «pack sport») et l'enrouleur de génois, une GV à corne, une troisième bande de ris dans la GV, la cuisine coulissante, la table de cockpit, la capote de descente, le lazy bag et le porte mât.

D'autres ont été discutées avec le chantier B2:

- Une couleur de gelcoat nouvelle : «azur» (qui avait été lancée sur le DJ7 en 2020)
- Deux petits coffres latéraux dans le cockpit pour accroître les rangements extérieurs (gilets par exemple) et éviter de «saler» la cabine
- Des équipets supplémentaires en cabine
- Un revêtement en «faux teck» pour les fonds de la cabine (à la place de la «moquette» d'origine, totalement inadaptée) et du cockpit (esthétique et confort)

A l'usage, ces options se sont avérées très appréciables.

Au chantier de savoir s'ils vont en proposer l'option à l'avenir...



Gréement et couleurs



Faux teck en cockpit et cabine



Coffre de cockpit



Capote, Lazybag, Sonde et GPS

A ces options, a été enfin ajouté, via Yachting Médoc (le concessionnaire de Hourtin), un équipement électrique, que nous voulions minimal, constitué de :

- Une sonde (sans percer la coque, et avec un simple répéteur de la profondeur)
- Deux lampes LED intérieures
- Une prise USB pour la recharge des smartphones
- Une batterie 12v/70Ah et son chargeur 12/220v (associée à une prise de quai)



Prise 220V de quai

L'idée étant d'être autonome sur 3 à 5 jours, entre deux recharges sur le quai (et en évitant le panneau solaire jugé bien encombrant).

Nous avons enfin ajouté un bel aviron de godille pour nous rappeler nos souvenirs de «voile-aviron» (et servir d'étendage !)



Equipet et godille

A l'usage, ces options se sont avérées très appréciables et nous n'avons pas regretté nos choix, à quelques nuances près.

[BàM : Comment s'est faite la prise en main de ce nouveau bateau ?](#)

JP : Premiers bords en mai : sur le lac de Hourtin, puisque c'est le concessionnaire Yachting Médoc qui nous a livré notre petit bijou (Heureusement, depuis, le chantier B2 a changé de concessionnaire «Voile», Yachting Médoc s'étant montré incompetent sur bien des questionsAlors que nos contacts avec B2 furent excellents, ceux avec YM....Grrr).

Mais la vraie prise en main s'est faite essentiellement en juin dans les Pertuis Rochelais (à partir de Saint Denis d'Oléron), puis à partir de Port Laforêt en juillet.

C'est à cette occasion que nous avons pu finaliser certaines mises au point, parmi lesquelles on peut citer :

Un complément d'accastillage :

Curieusement, notre bateau n'était équipé que de quatre bloqueurs alors que nous avons trois drisses (GV, génois et gennaker) et quatre bosses à renvoyer (bordure et trois ris), soit sept renvois potentiels !

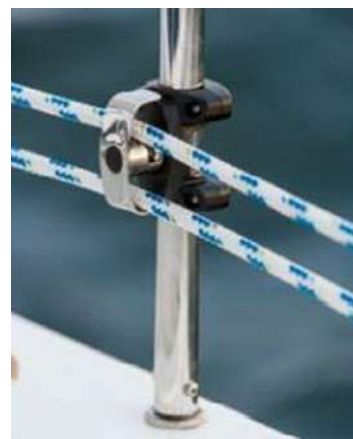
Nous avons donc dû compléter avec deux bloqueurs, ce qui n'a pas été sans poser des petits problèmes de passage d'écoute de génois (l'écoute, déviée par le bloqueur, arrivait avec le mauvais angle sur le winch, créant des risques permanent de surpattage !). Un petit anneau «guide écoute» a permis de totalement résoudre le problème de surpattage.



Bloqueurs supplémentaires et «guide écoute»

Les manoeuvres de lazy-jack étaient totalement inadaptées : deux manoeuvres latérales au lieu d'une unique (pourquoi différer les tensions entre bords !!!), et sans renvoi au cockpit, obligeant à aller au pied du mât pour toute manoeuvre sur la GV (affalage, hissage, prise de ris...). Nous avons modifié ces manoeuvres en les renvoyant sur un unique cordage vers le cockpit.

Et pour sécuriser le fonctionnement de l'emmagasineur Facnor, nous avons changé la drosse (plus gros diamètre) et installé un «guide drosse» sur un chandelier.



Le réglage des haubans :

Malheureusement, mauvais réglage initial de Yachting Médoc, et aucun conseil.

Il nous a fallu du temps et pas mal d'échanges pour juger du bon réglage....Et ce n'est pas encore bien clair...

La sécurité «Homme à la mer» :

L'expérience du voile-aviron, et la prise de conscience de l'âge qui avance, nous ont sensibilisés au risque de chute !

Nous avons opté pour un système très simple de sécurisation consistant à capeler nos longues extensives (entre 1 et 2 mètres) sur deux petites boucles prises sur la «tourelle» de cockpit. Simple et très commode...



Longes de vie

Clo : Pour ce qui me concerne, j'avoue beaucoup apprécier les «plus» en termes de sécurité ! Une longe aussi facilement utilisable, cela permet d'envisager plus sereinement le risque de «MOB» !

Car même si je m'y suis entraînée, démarrer en catastrophe le moteur et manoeuvrer seule pour récupérer Jean-Paul, ça m'a toujours inquiétée...

BàM : Et quelles sont vos premières impressions ?

JP : Comme nous n'avons pas l'ambition de continuer la voile pendant des décennies (et oui...) nous devons apprendre vite (et on a bien constaté que de passer d'un type de bateau à un autre demande un vrai temps d'adaptation...) ! Cette première saison ce fut donc en gros 6 semaines à bord en trois séjours, dont la moitié en vraie navigation (et oui, la météo de cette année nous a contraints à dormir au port ou à terre la moitié du temps...).

Premier constat : bien équipé à l'intérieur, son habitabilité fut parfaite pour nous (faut dire qu'en venant de la tente Décathlon posée dans le bateau, le changement était spectaculaire !).



Un intérieur presque cosy !



Un cockpit convivial à 6 !

Deuxième constat : sur l'eau, on s'est bien fait plaisir ! Le bateau va bien, les manoeuvres sont faciles.



Il faut juste s'habituer à sa volatilité en cap (impossible de lâcher la barre plus de 2 secondes (Grande différence avec notre voile-aviron), et se méfier du près dans les petits airs et dans le clapot (le bateau a vite fait de se mettre à marsouinner ets'arrêter !).

Bien sûr, un pilote automatique faciliterait les choses, mais de là à devoir revoir notre équipement électrique...On se contentera d'installer un «frein de barre».

Troisième constat : on a déjà fait plus de 2 000 km sur route, et au final, ça va (même si l'on doit être plus attentif aux risques de culs de sac qu'avec notre bateau précédent !)..



Prêts à rentrer à Lyon

Quatrième constat : les manoeuvres de mise à l'eau et de matage/démâtage sont raisonnables (faut dire que l'option «treuil électrique» sur la remorque aide bien...), avec encore un doute sur le compromis à trouver entre tendre fort le haubanage et devoir re-régler celui-ci à chaque matage.

Cinquième constat : on trouve notre bateau très joli (et on nous l'a souvent dit!) !



Sixième constat : la confirmation que l'Aspro est un réel plus pour ce bateau ! Nous savions, par le site web et les échanges par mail, que l'Aspro permettait un réel partage de nos expériences et ouvrait la possibilité de belles rencontres. Notre passage à Port Laforêt nous l'a plus que confirmé !

Clo : Ah oui, je confirme !!! Nous avons eu l'agréable surprise de trouver un soir à Port Laforêt «Katzamis» sur le même ponton que nous! Nous avons signalé notre présence par un petit mot, et très vite, nous avons eu la visite de Christine, puis nous avons retrouvé Mic, et Williams qui sortait son bateau : l'occasion de vérifier combien l'Aspro est présente pour donner un coup de main ! Contact chaleureux, rendez-vous pris pour une «djinnade» de septembre qui nous a permis de naviguer avec Katzamis, Oxygène, Léon et Syntex...

Et j'en profite pour confirmer que la cabine est certes petite, mais bien conçue, et confortable, avec de nombreux espaces de rangement tous bien utilisables pour les affaires personnelles et vivres, le matériel mouillé pouvant en partie être rangé dans les deux coffres supplémentaires aménagés à l'arrière du cockpit.

Et puis les manoeuvres sont faciles et les déplacements assez aisés et bien sécurisés sur le pont, grâce à la présence de haubans et filières (que nous n'avions pas sur l'Alose).

JP et Clo : Au final, nous sommes donc très heureux de notre choix, et pensons avoir trouvé la meilleure réponse possible à notre «cahier des charges» !

BàM : [Vous voilà déjà prêts pour la prochaine saison !](#)

JP : Presque ! En fait, il y a encore des points qu'il nous faut travailler pour la prochaine saison...

Le mouillage : notre choix «Spade légère + 15 m de chaîne de 8 mm + 25 m de câblot» semble le bon. Par contre, il nous faut pallier l'absence de davier, faute de quoi, on va bien user le liston... (on se demande bien pourquoi B2 n'a pas prévu un davier ?)



Exemple de davier sur Oxygène

Le réglage des haubans : après avoir constaté un mauvais réglage (avec un mauvais creux du mât) il nous faut apprendre à mieux régler haubans et bas-haubans (mais en discutant, on a compris qu'il existait plusieurs écoles....plus ou moins dures ou molles)

Le gennaker : à l'évidence le laisser à poste emmagasiné n'est pas recommandable pour l'avancement du bateau ! Il nous faut travailler la mise à plat-pont en navigation...

Le réglage de GV : le choix de la version « à corne » de la GV, sur les conseils de B Badets, nous conduit à devoir être plus fin dans nos réglages (à deux, nous ne pesons pas lourd, et la gîte est vite là)

La prise du troisième ris : nous n'avons pas encore testé le troisième ris (en fait, on a pris cette option seulement «au cas où»...), mais déjà, la question de la manoeuvre de sa bosse se pose : faut-il se contenter du renvoi sur un taquet de bôme, ou faut-il une bosse renvoyée sur le winch ? Là aussi plusieurs écoles...

Le réglage du safran : suite à de longs échanges à propos de la tête de safran du Djinn 7, il est apparu que notre safran d'origine n'était pas du tout compensé. Faut-il régler les appuis du safran pour lui donner un peu de compensation comme Mic nous l'a montré? Au passage, nous essaierons de trouver la bonne solution de «frein de barre» (la solution « sandow » tentée cette année n'est pas encore top).

La godille : nos essais de godille n'ont pas été concluants ! Certes le godilleur a des progrès à faire, mais à l'évidence la dame de nage n'est pas adaptée. Il va falloir trouver la bonne solution pour marier dame de nage et godille !

Clo : Mais ces quelques mises au point ne vont pas trop nous occuper ! En fait, c'est surtout à notre «programme» que nous allons réfléchir cet hiver (ayant la chance d'être retraités avec du temps, et des capacités...!)

En fait, nous aimerions vraiment reparcourir des secteurs, certes difficiles, mais tellement beaux, tels que la rade de Brest, la côte d'Armor, et pourquoi pas Chausey, l'idéal étant de pouvoir le faire «en Djinnade» !

Peut-être que des échanges à venir au sein de l'Aspro pourront nous inspirer ?



Clo et JP à bord de L'Isador : dehors et dedans!