

Longueur coque : 9,90 m. Bau maxi : 3,40 m. T.E. quillard : 1,56 m. T.E. dériveur : 1,13 m/2,11 m. Poids lège :

5 280 kg. Voilure au près : 54,50 m². Matériau : stratifié de polyester. Prix départ chantier : 392 450 F avec moteur 23 Ch,

diesel. 3 GM Yanmar, grand-voile et tourmentin.

D. MAUPAS.

DJINN 26 : UN CLASSIQUE EVOLUÉ

Avec 90 Djinn 22 construits en sept ans, le petit chantier bordelais Aquitaine Boat Service s'est constitué une clientèle fidèle de plaisanciers attachés à une conception classique : coque pas trop large donc bien équilibrée, lest généreux et surface de voilure raisonnable afin de limiter la fréquence des réductions. Pas question non plus de rouf en sifflet pour ne pas réduire la hauteur sous barrots à l'avant du carré.

Un Sergent revu et corrigé

L'architecte François Sergent a repris un certain nombre de ces données pour le programme du Djinn 26, mais il a tenu à profiter de l'évolution des canons de l'architecture du voilier de croisière et les principales caractéristiques de ce modèle sont assez proches de celle de ses concurrents directs. La différence se situe plutôt dans l'esthétique très radionnelle du tableau arrière frégatée ou des « murailles » très verticales, ou même dans l'aspect « vieille marine » des menuiseries extérieures en acajou vernis.

Ce bois est également utilisé dans les emménagements, mais avec une certaine discrétion, de vastes surfaces étant vaigrées avec du tissu ou de la freutine pour égayer. Une disposition d'emménagements très ouverte avec un lit breton à l'avant et un bon souci du détail, dans les rangements en particulier, retiennent l'attention sur le confort accueillant de cet intérieur. La partie arrière ne bénéficie pas de la même aisance et le coin navigation comme la cabine arrière souffrent de quelques centimètres manquant à certains endroits. Il devrait être possible de déplacer légèrement des cloisons ou de surélever un peu le cockpit pour ne pas avoir à rogner sur des éléments aussi réussis que le carré ou la cuisine habillée de carreaux de faïence « Comme chez soi ».

La descente est commode sur le coffre moteur habillé de treadmaster. La mécanique de série est un 18 ch diesel Volvo avec transmission en S, développant des chevaux à revendre pour une coque dépassant à peine les 2 t. Le cockpit n'est pas très grand, mais



Une silhouette très classique pour ce croiseur aux caractéristiques modernes.

on se trouve bien calé sur ses banquettes en larges lattes d'acajou vernies qui isolent de l'humidité. La hauteur du rouf assure également une protection agréable sans gêner la visibilité.

Raide à la toile et bien voilé, le Djinn 26 ne réservera aucune surprise désagréable à son utilisateur. Nous avons cependant été un peu étonnés par la fermeté de la barre inhérente sans aucun doute à l'inclinaison du tableau qu'il suffirait de compenser par une cale d'épaisseur sur la ferrure supérieure.

En revanche, la stabilité de route de ce bateau sera certainement appréciée par les amateurs de longues étapes. Le barreur pourra aller bronzer sur la grande plage avant devant le rouf.

Le Djinn 26 semble fait avant tout

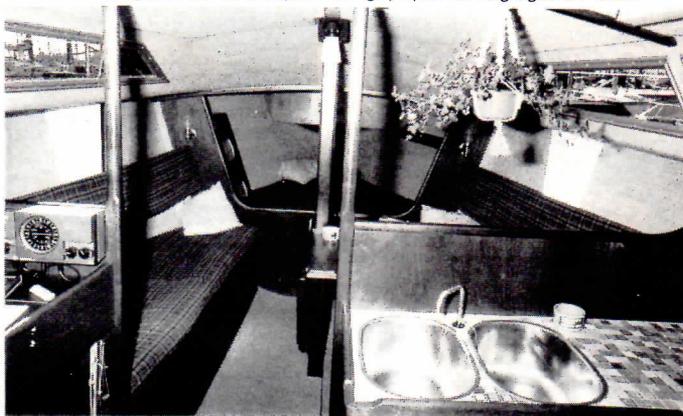
pour rassurer les plaisanciers un peu effrayés par la sophistication croissante de certains modèles et qui veulent un bateau résistant aux caprices de la mode. Trop sérieux ? Pour de nombreux plaisanciers, un voilier de croisière ne l'est jamais assez !

Architecte : François Sergent ; constructeur : Aquitaine Boat Service, face au 1, quai Brazza, 33000 Bordeaux.

Longueur coque : 7,98 m, Bau maxi : 2,95 m ; T.E. Quillard : 1,35 m ; dériveur : 0,90 m/1,70 m ; déplacement : 2,2 t ; Lest : 900 kg ; surface de voilure : 40 m² ; Prix départ chantier avec grand-voile, foc de route, foc de brise, sans moteur version quillard : 129 500, supplément moteur diesel 18 ch, Saildrive : 32 980 F.

D. MAUPAS.

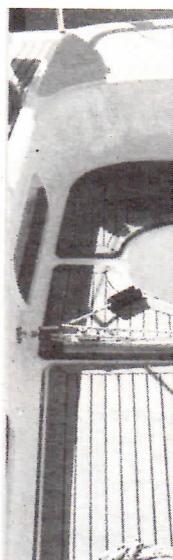
Des emménagements où le sapelli est égayer par les vaigrages en tissu.



SIRENA

La navigation a la silhouette classique, nière voile à un sié bien au Si courant chez les Ce n'est pas si gues regorgent de tes qui se veulent ne se distinguer que par leur mo Sur ce plan, il quelques minutes pour comprendre le bateau bien tra sous voiles garan bateau au près, mer, tout se fait dégage une imp sance tranquille. sont à la hauteur tion : L'élancem voilure, la positio tire et la finesse dent le bateau re voyage par temp dium (nous n' l'occasion de le brise...). Quant à carène, l'écouler l'eau sous le long inversé témoigne sans turbulences

Si les réactions bien celles d'une et relativement l mouvements sans en souplesse, l' est pas pour aut barre à roue pe vagues et risées et le bateau ma



Un cockpit indépen