

bateaux

L'ART DE VIVRE LA MER DEPUIS 1958

bateaux

ESSAIS

DEHLER 38 - A 40 RC
FLYING PHANTOM
CAP FERRET 572

DOSSIER

Régates, grand large
**Les sexas
ont la pêche**

TÉMOIGNAGE

Ça y est,
j'ai volé...

OÙ NAVIGUER

À Pâques,
à la Trinité

PRATIQUE

La recette
du ris auto

SAGA DUFOUR

- 50 ans de voile plaisir
- 310 GL, un nouvel Arpège?

+ de
bateaux
sur votre
tablette

M 01200 - 671 - F: 5,70 €



CROISIÈRE

Dufour 310 GL géant de 9 mètres

Golfe de La Spezia, février 2014. Sur fond d'Alpes apuanes enneigées, le petit nouveau de Dufour tire ses premiers bords. Dans la ligne du rouf, un léger mouvement rend hommage à son grand ancêtre : l'Arpège.

C'est lundi. Il pleut sur La Spezia (golfe de Gênes), comme il pleut sur Brest (Finistère). Crachin chagrin et totale pétote. Mais l'essai du Dufour 310 Grand Large, premier sorti du chantier et livré à Porto Lotti, n'est pas – tout à fait – à l'eau. Un mal pour un bien. La météo offre l'opportunité d'un examen prolongé du cœur même du concept autour duquel a été bâti le projet : un volume intérieur le plus spacieux et douillet imaginable dans 31 pieds. Une gageure. Au pied de la descente, sur tribord, une salle d'eau – presque logeable – recueille d'emblée nos vestes de quart ruisselantes. Un sas entre, dehors, l'hostile et le froid, et dedans le cocooning. 7 panneaux ou hublots, dont 2 de coques, assistés de spot et de liseuses, dispensent un maximum de lux eu égard au déluge extérieur. 1,90 m sous barrots, 2 banquettes aux coussins douillets – la plus courte, à tribord, mesure 2 m – invitent au farniente autour de la table à double battant. Même l'épontille de mât en Inox fait figure d'élément de déco. Nul angle vif ne risque de bleuir les hanches à la gîte, ni ne blesse le regard qui se laisse porter jusqu'aux oreillers de la cabine d'étrave visible derrière une cloison largement ouverte. Dans la version dite Adventure, où nous nous trouvons, un système de portes à panneaux résout la quadrature du cercle de la « modularité », ce nouveau Graal du design naval. Ouvert : la cabine devient alcôve visuellement annexée au carré. Fermé : elle reprend sa vocation avec 2 m de literie. Le trompe-l'œil fonctionne à la perfection. « La perception de l'espace équivaut à celle d'un 35-pieds d'il y a 5 ans », affirme Gianguido Girotti, responsable produit et marketing du chantier, sans risque d'être contredit en l'absence de données de jauge chiffrées. Mais la sensation est là et l'effet « lounge » recherché bien au rendez-vous dans une atmosphère feutrée de Moabi et suédine perle – anallergique. Quelles conséquences sur les qualités marines du salon flottant ? C'est la question.

LES PETITS AIRS ERRATIQUES D'UN LENDEMAIN de dépression ne permettront qu'une esquisse de réponse, insuffisante. Équipé d'un génois « offshore » avec rails d'écoute en lieu et place du foc autovireur de base, le 310 de l'essai se déhale non sans noblesse dans un pet de souris parmi les évolutions des nageurs de combats à l'entraînement dans la rade militaire de La Spezia. Étrave et flancs droits, entrées d'eau fines, subtil bouchain évolutif, carène large et donc puissante – il faut bien caser le lounge flottant –, le 310 bien dans ses lignes a plutôt du ▶

Pour son 50^e anniversaire, le chantier 100 % français 100 % voile signe son retour sur le segment délaissé des unités de 9 mètres avec un « grand petit » bateau étonnant.

GUIDE PREMIERS BORDS



DR UMBERTO FELCI

→ L'architecte italien du 40 a signé à 38 ans son premier voilier chez Dufour. Milanais, initié à la voile sur le lac de Garde, régatier au plus haut niveau en 420 puis en 470 avant de se lancer – tout en continuant à courir – dans des études d'architecture, il est l'auteur d'une thèse sur les applications des matériaux composites dans le nautisme. Il a participé au défi « Il Moro di Venezia », vainqueur en 1991 à San Diego de la Louis Vuitton Cup avant d'échouer en finale de l'America face à l'« America » de Bill Koch. Plus de 600 Dufour 40 Performance ont d'ores et déjà été vendus : un chiffre impressionnant dans le contexte des années 2000.

► chic. Difficile d'en savoir plus en termes de VMG. « En dessous de 10 nœuds de vent, ciao les sensations... », remarquait Umberto Felci, l'architecte italien de Dufour, en embarquant. Et nous sommes loin du compte. Avec le retour du soleil, un regain d'optimisme incite à envoyer un gennaker noir du plus bel effet, amuré sur un bout-dehors rétractable posé sur le pont (option). Et de se risquer au-delà des « bouches » de Porto Venere vers les Cinque Terre (voir article page 72).

ON S'Y ATTENDAIT. UNE FORTE HOULE résiduelle éclabousse les enrochements du promontoire de San Pietro que nous parons en débouquant l'étroit passage entre Porto Venere et l'île de Palmaria. Cap au NWW. Un peu d'air entre et le 310 prend de la vitesse. 6,5 nœuds malgré l'inconstance des risées. Umberto Felci, ancien du défi Il Moro di Venezia avant de dessiner des croiseurs, travaille humblement mais efficacement l'écoute de la voile d'avant. Sa carène tient ses promesses de stabilité de route... Quoiqu'il ne s'agisse pas pour le barreur de se distraire : les creux sont vraiment très creux. Un mille ou deux, jusqu'à une photogénique marque rouge dans la falaise – le temps d'un moment de grâce – et l'on tente une option vers le large. Le temps pour l'architecte de prendre en main l'une des deux barres à roue, gainée de cuir, qu'il juge un peu basse (90 cm environ) pour lui. Histoire de poser pour la photo car les flux désordonnés s'épuisent déjà.

UNE DOUBLE BARRE ROUE ACTIONNANT 2 SAFRANS : c'est une première sur un bateau de la taille du 310 GL. Sa présence, forcément pas sans conséquence sur le coût et le prix du modèle, s'explique certes. L'équipement du 310 souscrit généreusement aux diktats d'un marché estimant une roue plus valorisante en termes ainsi qu'aux critères de la gamme Grand Large qu'il représente, dont la double barre à roue est l'un des attributs jusqu'au grand 560 où elle a mieux sa place, selon nous. Mais quant à tâtonner à la recherche du moindre filet d'air, de la moindre pression et dans un cap intenable, ce n'est pas sans doute pas l'option la plus efficace ni la plus agréable puisqu'elle annihile toute finesse par excès de démultiplication.

Nous sommes bien sûr sur un croiseur parfaitement motorisé (insonorisation correcte, pas de reflux). Une bonne petite « risée-diesel » – 5,5 nœuds de vitesse de croisière – remédie aux soupirs moribonds du vent. Et laisse le loisir de détailler un plan de pont conforme aux canons modernes de la croisière. Le gréement est autoporté : pas de pataras,

zéro tracas, comme on dit. La « vastitude » du cockpit dans sa partie « salon », devant les postes de barre, fait écho à la perception de l'espace intérieur avec 2 bancs habillés de teck dans notre version haut de gamme. Nous sommes 5 adultes à bord : 2 confrères allemands et 3 rescapés du déluge de la veille, et personne ne se gêne. Les mensurations sont telles qu'il est possible (en option) d'installer ici des tables de cockpit au format des 335 et 380 de la gamme GL ! Aucun chariot d'écoute de GV, nul palan, n'entrave la circulation. L'action sur l'axe de bôme – sans avoir à blinder son hale-bas – a été déléguée à une pantoire simplifiée installée sur le rouf. Un dispositif comme on en trouve encore sur de bon vieux 470 ou Vent d'Ouest. Bel hommage de la modernité aux solutions vintage.

ÇA FONCTIONNE TRÈS BIEN, ET MIEUX ENCORE après une optimisation personnelle d'Umberto Felci. L'ergonomie ? Rien à redire. Conçu comme ses contemporains pour la navigation en équipage réduit – un critère incontournable en 2014 –, le 310 ne déroge pas. Les manœuvres reviennent au barreur, qui dispose sous ses yeux d'une instrumentation électronique fournie par Raymarine. On n'a aucun doute : la version d'entrée de gamme équipée du foc auto-vireur facilite encore la vie du skipper.

Le comble pour ce « grand petit » bateau, c'est qu'on s'accoutume très vite à ses proportions inusitées. Et que l'on cherche en vain toute filiation avec le modèle fondateur du chantier, l'Arpège, tant le registre est différent. Pourtant, l'air de famille va nous apparaître au mouillage de Porto Venere. Étonnante silhouette que celle d'un 31-pieds volumineux mais harmonieusement proportionné par un Umberto Felci toujours à la hauteur de sa réputation de styliste. « Plus facile de réussir la ligne d'un 31 que d'un 56-pieds », reconnaît-il, faisant le parallèle avec l'automobile où les coupés ont laissé la place aux SUV. Mais l'air de famille avec l'Arpège ? C'est, disons plutôt, un hommage sous forme d'une transposition en plus fluide et subtil du rouf à 2 étages du bateau de 1967. Juste un mouvement, à peine une vague, un élan. Peut-être un des secrets de l'harmonie générale du 310. Si un beau bateau est un bateau qui marche bien, on attend avec impatience une sortie dans des conditions valides. Et pourquoi pas quelques bords de conserve avec l'Arpège pour fêter les 50 ans de Dufour et son retour sur un segment trop longtemps déserté ? Quant à l'accueil réservé au Dufour 310 GL, il paraît positif : déjà une quarantaine d'exemplaires sortis des ateliers de Périgny. Une belle promesse. ■



Le 310 GL sous gennaker amuré sur un bout-dehors, posé sous le pont dans une version Adventure.

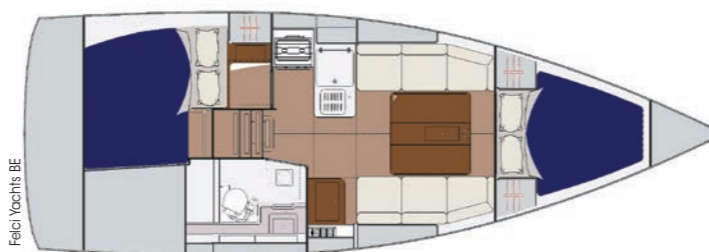


Double barre à roue, double safran : une première sur un 31-pieds. Le système de pantoire sur le rouf peut être remplacé par un dispositif plus conventionnel avec pad-eye dans le cockpit.

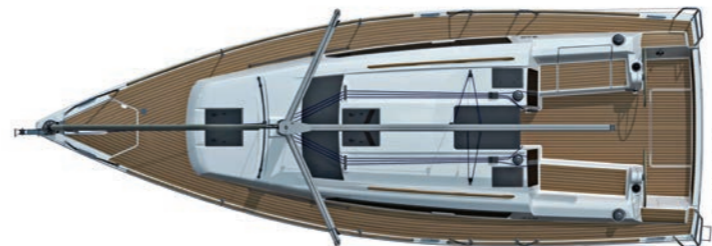
ESSAI QUELQUES DÉTAILS DU 310 GL

L'EFFET LOUNGE DU CARRÉ.

Ci-dessous : la perspective du carré prolongée par la vue sur la cabine avant qui joue le rôle d'une alcove annexée visuellement au volume principal. À droite : le contrechamp depuis la cabine qui retrouve son intimité une fois les portes à 2 panneaux fermés.



Felci Yachts BE



Felci Yachts BE



TABLE À CARTE, DANS LE « MAUVAIS » SENS.
Elle tourne le dos à la marche en effet, mais eu égard à la vocation du 310 GL et de l'instrumentation électronique disponible, est-ce si grave que cela ? Format : 1 m² avec abattant.

SALLE D'EAU - VESTIAIRE.
Sur tribord, au pied de la descente, elle fait fonction de sas entre le monde éventuellement humide de l'extérieur et le cocon du carré. Sert également de penderie pour les cirés mouillés.

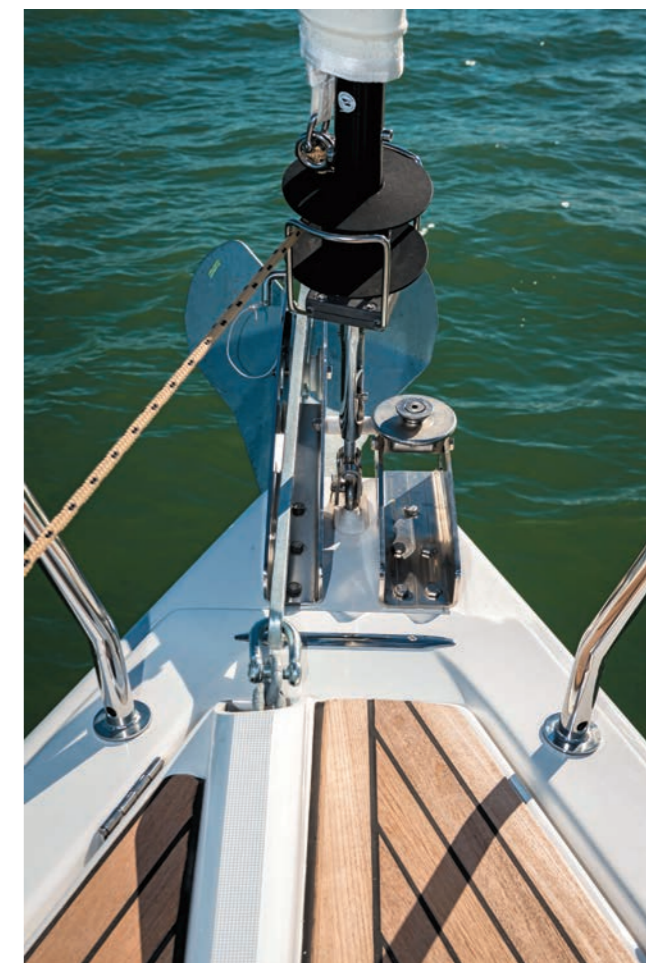


DES ATTRIBUTS INÉDITS.
Une double barre à roue sur un 31-pieds, c'est une première. Le format du cockpit habillé de teck dans la version Adventure et la taille de la plage de bain amovible sont sans équivalent dans la catégorie du 310 GL.

ESSAI À LA BARRE DU DUFOUR 310



TABLEAU DE BORD.
Sur la version essayée, l'instrumentation électronique est le modèle i70 de Raymarine. Ici à tribord, un répéiteur. La barre à roue est luxueusement gainée de cuir et les winches sont généreusement dimensionnés en T 40.



DAVIER ET DISPOSITIF DE BOUT-DEHORS.
Ce dernier est également une option permettant d'amurer un gennaker comme sur le modèle essayé, ou un spy asy dans la garde-robe Grand-Prix.

Photos de la double page : Guido Canini/Dufour Yachts

ESSAI

RETROUVEZ +
D'ESSAIS SUR
bateauxonline.fr

IMPRESSIONS

LES +

- Espace et lumière exceptionnels pour la taille.
- Ergonomie générale et fluidité de la circulation cockpit-pont.
- Volume des rangements, dont un coffre de cockpit vaste comme un trou d'homme.
- Silhouette générale qui fait oublier le format, volumineux sans lourdeur.
- Stabilité de route au portant par houle formée.
- Qualité de construction et niveau d'équipement à la hauteur de la signature Dufour.

LE BÉMOL

- En terme d'efficacité et de sensations dans les petits, la présence d'une (double) barre à roue sur un bateau de 9 m, ça se discute.

Bouchain évolutif, carène puissante et quille en L honorent la signature d'Umberto Felci, qui justifie ici sa réputation de styliste élégant autant qu'efficace.



Felci Yachts BE

“ Elan 320, une vocation plus régatière. ”



DR

OPTIONS

1/ Day Sailing -> 88 670 € TTC

Avec GB full batten Dacrons, davier, douchette de cockpit, réchaud 2 feux et réservoir d'eau noire.

2/ Liberty Sailing -> 96 756 € TTC

Avec chauffe-eau 20 l ; douche et évacuation dans la SDB ; compresseur de froid ; assise de cockpit en teck, pare-brise avant ; 220 volts ; centrale de navigation Raymarine i70 bâbord (et afficheur tribord).

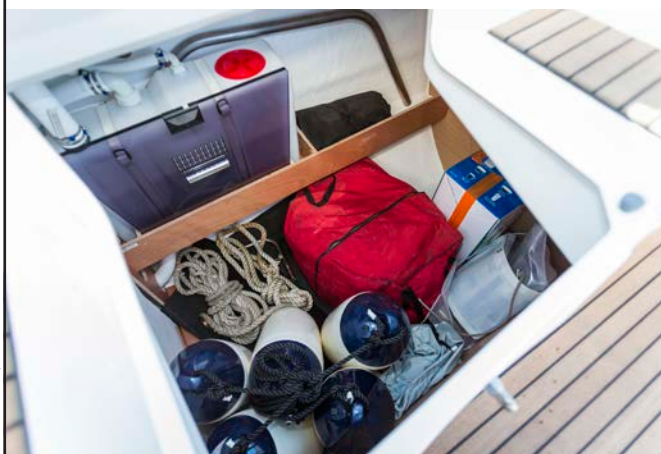
3/ Adventure Sailing -> 101 025 €

Guindeau, capote de descente, réchaud avec four, double porte cabine avant, vitrage arrière de rouf, pompe à pied eau de mer.

• Un Pack grand prix (6 436 €) comprend une GV full batten, un génois offshore à la place du foc autovireur, rail de génois, winch de génois T 40, accastillage de spy asy (avec bout-dehors sur le pont), hale-bas rigide, lazy bag, hélice repliable.

• Une option dériveur lesté permettant l'échouage sur 3 points (saumon + les 2 safrans) est disponible pour 6 139 €. Lest en polyester et plomb (TE minimum de 0,95 m et max 2,10 m) rétractable, se manœuvrant depuis le rouf (avec ou sans winch) et n'altérant pas l'organisation de l'espace intérieur.

“ Un coffre de cockpit vaste comme trou d'homme. ”



Guido Cantini/Dufour Yachts

	ELAN 320	DUFOUR 310
LONGUEUR HT	9,55 m	9,67 m
LONGUEUR DE COQUE	9,25 m	9,35 m
LONGUEUR À LA FLOTTAISON	8,71 m	8,70 m
MAÎTRE BAU (LARGEUR)	3,22 m	3,20 m
DÉPLACEMENT LÈGE	3 690 kg	4 940 kg
TIRANT D'EAU	2,15m / 1,90m / 1,50 m	1,90 m (0,95-2,10 en dériveur lesté)
POIDS DU LEST	900 kg	1300 kg
SURFACE DE VOILES	53,62 m ²	50,30 m ²
GV	30,15 m ²	33,5 m ²
GÉNOIS/FOC	23,47 m ²	16,8 m ²
GENNAKER	75 m ²	52 m ²
MOTEUR	18 hp	19 hp
CAPACITÉ FUEL	45 l	90 l
CAPACITÉ EAU	140 l	160 l
CABINE/COUCHETTES	2 / 4+2	4/6
CATÉGORIE	A	B
ARCHITECTE	Humphreys Yacht Design	Felci Yachts
CONSTRUCTEUR	Elan Yachts	Dufour Yachts
PRIX	87 290 €	88 670 € (en Day Sailer)