

# Voile magazine

FLORENCE ARTHAUD



SES COPAINS  
SE SOUVIENNENT

## 25 IDEES DE WEEK-END SUR L'EAU

De Chausey  
aux calanques de Cassis



100 MILLES A BORD

## LE DUFOR 382 MONTRE SES MUSCLES

LE CHACAL D610, LE CHARME D'UN DAY-BOAT TONIQUE

UN MAT NEUF, A QUOI ÇA SERT? COMBIEN ÇA COUTE?

MON LILI A MOI : THEORIE ET PRATIQUE DE L'EPOXY

OLIVIER PITRAS AU GROENLAND DANS LE SILLAGE DU FRAM

Éditions  
Larivière

L 19898 - 233 - F: 5,95 € - RD



5,95 € - N° 233 - MAI 2015

Bel./Lux.: 6,60 € - CH: 10,70 FS - Can.: 9,99 \$CAD - Port. cont.: 6,90 €  
- Gr./Esp./It.: 6,90 € - DOM/S: 6,90 € - DOM/A: 7,80 € - Cal/S: 920 CFP  
- Cal./A: 1 880 CFP - Maurice 7 € - Pol./S: 1 010 CFP - Pol./A: 1 825 CFP -  
Maroc: 72 MAD - Tunisie: 13 TND





DUFOUR 382 GRAND LARGE

# Un costaud pour la croisière

Dans le sillage du 310 et du 350, le Dufour 382 embrasse les fondamentaux de la croisière contemporaine. La gamme du constructeur rochelais y gagne en polyvalence ce qu'elle y perd en caractère, mais au final le bateau est très réussi, et agréablement musclé dans cette version Grand Prix.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Jean-Marie Liot.





**TROIS JOURS**, c'est le temps que nous consacrons à un « 100 milles à bord ». Le temps d'une vraie virée sur l'eau qui permet d'éprouver un bateau, mais aussi le temps qu'il faut pour laisser passer un front et vous offrir des images dignes de nos rêves de croisière. En principe. Pour cet essai réalisé entre Saint-Brieuc et Saint-Malo à la mi-mars, nous avons bien cru ne jamais voir le soleil. Ce n'est qu'à la dernière minute que la brume tenace s'est enfin déchirée pour le plus grand plaisir de notre photographe... Et franchement, il aurait été dommage de présenter le nouveau Dufour sous un jour grisâtre tant ce bateau est doué pour le bonheur avec son cockpit très confortable et ses grands vitrages faits pour laisser entrer le soleil. Avant même d'avoir mis le pied à bord, on perçoit comme un changement d'ambiance par rapport aux anciennes générations de la gamme Grand Large. Exit la carène aux formes douces, les fins hublots de coque et le rouf plat : le bouchain progressif est bien visible sur l'arrière, les hublots ont gagné en surface et le rouf a pris de l'embonpoint. Sa pente n'est plus régulière mais légèrement cassée au niveau du pied de mât, et ses formes plus douces. On devine d'emblée une philosophie moins élitiste et plus pragmatique, un bateau consensuel capable de plaire aussi bien aux particuliers qu'aux loueurs.

## UNE GAMME MOINS ELITISTE

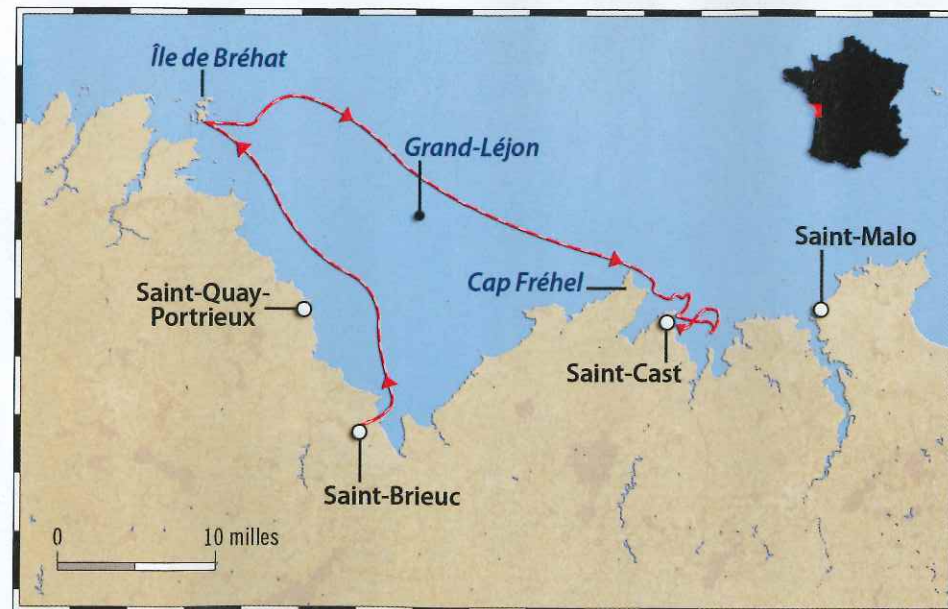
Impression confirmée au pied de la descente, où la sensation d'espace est dopée à la fois par l'aménagement très sobre, les immenses hublots zénithaux et l'ouverture à double battant de la cabine avant. De quoi vous donner immédiatement des envies de vacances. L'unité qu'on nous propose à l'essai est dotée d'une cuisine droite placée le long du bordé bâbord – il existe aussi une cuisine en L. En rangeant nos courses, nous apprécions d'emblée le superbe frigo-congélateur et ses deux grands tiroirs, ainsi que le volume généreux des équipets. Le plus reculé des quatre, celui qui surplombe le frigo, est si vaste qu'il mériterait d'être compartimenté : en fait, il est dimensionné pour accueillir un four à micro-ondes. Entre la cuisinière et le double évier, l'égouttoir fait aussi office de plan de travail permanent. Une cuisine parfaite, en somme, tant qu'on n'a pas besoin de cuisiner à la gîte. Ceux qui envisagent de longues traversées opteront pour la cuisine en L. Côté carré, un astucieux système de tabourets mobiles sur rails permet d'offrir six vraies places autour de la table en consommant un minimum d'espace. La tablette de navigation – on évitera de parler de table à cartes – s'intègre bien à cet espace et peut même disparaître dans la banquette qui devient alors continue de la cloison avant au meuble placé à l'entrée de la cabine arrière.

Tout cela est très modulable, pensé pour s'adapter à tous les équipages, tant en termes d'effectif que de programme de navigation. Le nôtre est clair : traquer la moindre éclaircie entre l'île de Bréhat et les parages de Saint-Malo, naviguer à toutes les allures et pousser, si possible, le bateau à ses limites. Mais pour cela il faut du vent. Or sitôt franchie l'écluse du Légué, à Saint-Brieuc, nos espoirs de trouver un peu d'air en baie s'évanouissent et il nous faut pousser la manette des gaz pour une navigation monotone dans la brume. Parfois l'horizon cotonneux livre une cardinale qui signale des dangers dont nous ne verrons rien. La première bonne nouvelle, c'est que nous sommes bien équipés en traceur GPS et autres jouets tactiles très pratiques (voir par ailleurs). La seconde, c'est que le Volvo-Penta 40 chevaux nous permet de ne pas traîner en route sans avoir à pousser le régime, et qu'il est remarquablement discret. Un atout de taille en croisière. Malgré tout, nous commençons à trouver l'après-midi un peu longue, d'autant que le pilote automatique n'a pas été installé sur cette unité toute neuve, quand surgissent enfin devant l'étrave les roches rouges de Bréhat. Cette apparition soudaine nous ranime, nous nous mettons en quête d'un mouillage que nous trouvons à l'ouvert de la Chambre, entre l'île Logodec et Port-Clos. Il y a là des eaux saines – pas évident dans le coin avec notre 1,90 m de tirant d'eau –, raisonnablement abritées, et un coffre qui n'attendait que nous. Aussitôt amarrés, avec aussiire de sécurité, nous nous réfugions dans le carré et poussons le chauffage, une option à ne pas négliger dans la région. Par les hublots de coque, nous profitons malgré tout du paysage tandis que les pâtes s'attendrissent dans la cocotte sous la surveillance de Paolo Serio, le responsable marketing du chantier Dufour. Ce dernier réaffirme l'ambition commerciale du chantier : s'adapter à la demande en proposant des bateaux toujours plus

(Suite page 50)



« Le bouchain progressif, synonyme de formes arrière plus tendues, apporte un surcroît de puissance. »



## Gill Offshore : tes bottes, elles me bottent

Etonnantes, les nouvelles Gill Offshore essayées à l'occasion de ce « 100 milles à bord » costarmoricain. A la fois classiques dans leur design et innovantes dans le choix des matériaux (membranes respirantes), elles se présentent comme de vraies bottes de croisière, très protectrices au niveau des orteils et du cou-de-pied, et assez rustiques pour qu'on n'ait pas peur de les mettre dans la vase à l'échouage, par exemple. A l'escale, on appréciera les semelles ergonomiques et généreusement amorties s'il faut marcher vingt minutes pour faire le tour du port. En navigation, les grosses poignées d'enfilage qui tombent sous la main seront précieuses à l'heure de s'habiller avant le quart de nuit. Par vrai mauvais temps, la tige mi-haute qui fait une jonction un peu courte avec la salopette de ciré sera sans doute insuffisante : il faudra la compléter par des guêtres en néoprène. Et cette tige, rendue très rigide par le renfort de cou-de-pied, n'est pas très confortable sur une paire neuve : on peut supposer qu'elle se fera avec le temps. Un très bon point, en revanche, c'est le poids plume de ces bottes, d'autant plus surprenant que leur gabarit est assez imposant. Des bottes rassurantes, polyvalentes, qui se font remarquer à l'œil mais se font vite oublier aux pieds. Prix : 260 €.



▲ Ces bottes mi-hautes sont étonnamment légères et très pratiques à enfiler avec leurs grosses poignées. Bien vu !



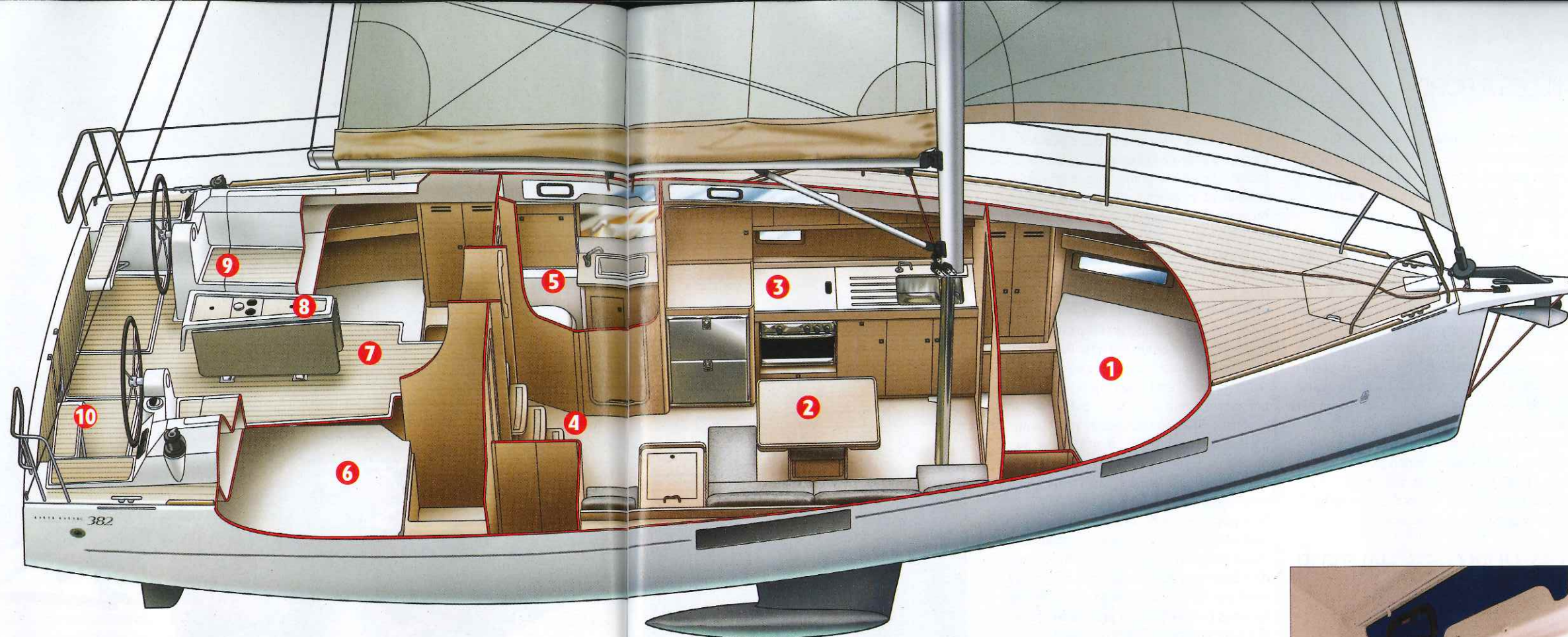
## EN CHIFFRES...

### DUFOUR 382 GRAND LARGE

|                     |   |
|---------------------|---|
| LONGUEUR DE COQUE   | 10,96 m                                   |
| LONGUEUR FLOTTAISON | 9,90 m                                    |
| LARGEUR             | 3,85 m                                    |
| TIRANT D'EAU        | 1,90 m (ou 1,60 m)                        |
| DEPLACEMENT         | 7 060 kg                                  |
| LEST                | 1 850 kg                                  |
| SV AU PRES          | 67 m <sup>2</sup>                         |
| GENOIS              | 35 m <sup>2</sup>                         |
| GRAND VOILE         | 32 m <sup>2</sup>                         |
| SPI                 | 85 m <sup>2</sup>                         |
| MATERIAU            | stratifié verre/polyester contact (coque) |
| CONSTRUCTION        | injection (pont)                          |
| MOTORISATION        | Volvo 30 ch                               |
| RESER. CARB./EAU    | 200 l / 360 l                             |
| ARCHITECTE          | Umberto Felci                             |
| CONSTRUCTEUR        | Dufour Yacht                              |
| CATEGORIE CE        | A (8 personnes)                           |

PRIX DE BASE 142 140 €  
PRIX BATEAU ESSAYE 232 889 €

**Principales options :** version Adventure (table de cockpit, hélice repliable, mât long + 70 cm, enrouleur flat deck...) : 16 968 €, pack Grand Prix (voiles offshore, acc. de spi...) : 9 652 €, pack électronique : 3 054 €, pilote auto : 8 750 €, moteur 40 ch : 2 191 €, prop. étrave : 11 484 €, passavants teck : 9 796 €...



## Le Dufour 382 GL en 10 points

1. La hauteur est de 184 cm dans la cabine avant. Couchette : 199 x 190 cm aux épaules. 2 hublots de coque, un panneau de pont, 2 penderies, 2 grands vide-poches (prof. 9 cm).
2. Hauteur sous barrots : 188 cm à l'épontille. Carré six personnes autour de la table (139 x 75 cm déployée). Banqu. tribord : 216 x 65 cm.
3. Le plan de travail fait 51 x 38 cm, la desserte au-dessus du frigo 70 x 48 cm. Les tiroirs du frigo-congélateur font 52 x 46 cm. Cuisinière 2 feux ENO, 4 équipets (dont un profond de 45 cm), rangement en puits le long du bordé.
4. Dans le carré, trois hublots de rouf avec 2 panneaux ouvrants, 2 hublots zénithaux (81 x 61 cm), 1 panneau de pont (45 x 45 cm). 6 équipets, 1 meuble penderie + tiroirs. Hauteur

5. Hauteur sous barrots entre 194 et 187 cm dans le cabinet de toilette, pas de douche séparée. Rangement suffisant derrière le miroir.
6. Hauteur cabine arrière : 192 cm. Couchette 199 x 135 cm. 2 panneaux pont/cockpit, un hublot face arrière du rouf (34 x 26 cm).
7. Le cockpit mesure 127 cm entre les bancs.
8. Le panneau central de la table de cockpit fait 100 x 25 cm. Avec les abattants déployés, la table fait 106 cm de large.
9. Les bancs du cockpit font 160 cm de long.
10. Au niveau des postes de barre, la largeur du fond de cockpit est de 250 cm. Les deux coffres sous le fond de cockpit sont parfaits pour l'annexe et le radeau.



▲ Le cabinet de toilette a tout le nécessaire, mais pas de séparation pour la douche.



Les boiseries en Alpi clair offrent des aménagements très lumineux.



▲ Volume de dégagement généreux, rangements malins et literie haut de gamme : la cabine arrière a tout pour plaire.



▲ On peut accueillir beaucoup de monde dans le carré, en jouant sur les assises mobiles et surtout en rabattant la table à cartes dans la banquette.



polyvalents. D'où la déclinaison de ce 382 en six versions, du deux-cabines (avec suite arrière géante) au trois-cabines et deux cabinets de toilette. Le nôtre n'en a qu'un, c'est bien suffisant, ainsi que trois cabines que nous nous répartissons pour la nuit. Pas de jaloux, elles offrent toutes un volume comparable, une penderie, un panneau ouvrant... et un excellent matelas. En fait, soyons honnêtes, la cabine avant dans laquelle je m'installe a quand même quelques avantages sur les cabines arrière. Un peu plus de volume, deux hublots de coque à hauteur d'oreiller, plus de rangements : c'est la cabine propriétaire, et on y est comme un coq en pâte malgré quelques gouttes de condensation nocturne. Les occupants des cabines arrière n'auront pas à se plaindre non plus, il faudra juste s'habituer au bruit du chauffage, surtout dans la cabine tribord toute proche de l'échappement de la chaudière.

## DES HUBLOTS A HAUTEUR D'OREILLER

Nous avons rêvé d'un matin radieux et d'un grand tour de Bréhat aux premières heures du jour. Déception : la brume têtue ne laisse filtrer qu'une lumière blafarde et nous préférons mettre tout de suite le cap à l'est, vers Saint-Malo. Pas de vent, une mer étale, nous louvoyons au moteur entre les dangers du plateau oriental de Bréhat. Sans traceur, nous aurions sagement attendu un peu de visibilité au mouillage. Nous aurions attendu longtemps. A la mi-journée, nous touchons un peu de vent mais l'ambiance est toujours laiteuse. Ce n'est qu'au cap Fréhel que le miracle se produit : une trouée ! Grâce à la complicité de deux compères en semi-rigide qui acceptent de délaissé le bar et le lieu pour embarquer notre photographe, nous improvisons une séance photos sous les falaises avant d'aller saluer les murailles millénaires de Fort Lalatte. Dans 10 nœuds de vent enfin établis, nous pouvons naviguer et nous efforçons de rattraper le temps perdu. Notre Dufour se révèle facile à mener et plutôt fringant dans cette version dite Grand Prix, synonyme de grand tirant d'eau, mât long, voiles « offshore » (sandwich

Mylar de chez Elvström), circuit d'écoute de grand-voile « à l'allemande »... Du coup, les deux écoutes – grand-voile et génois – reviennent au winch reculé au plus près du poste de barre, mais on peut aussi régler la grand-voile sous le vent puisque l'écoute est en continu. A l'usage ça fonctionne. Bonne note également pour le poste de barre, où l'on peut s'installer soit sur le petit banc, face à la route, adossé au retour du balcon arrière, soit sur le plat-bord dont l'assise à pans coupés offre une bonne tenue à la gîte. Dans ce cas, le barreur dispose aussi d'un cale-pieds et par temps calme, il est facilement tenté d'allonger une jambe, sinon deux, sur le petit banc cité plus haut. Bref, les solutions ne manquent pas pour se sentir bien. Idem dans la partie avant du cockpit, où la pente de la face arrière du rouf semble avoir été soigneusement étudiée pour le confort de l'équipier adossé. Mais pas question de lézarder dans le cockpit, nous manœuvrons et réglons au mieux pour mieux connaître le bateau. Nous mesurons 95° d'un bord sur l'autre au compas, soit un près serré très honorable entre 45 et 50° du vent qui nous permet d'aller à près de 6 nœuds (5,8 pour être précis) dans ce vent de 10 nœuds. Honnête, et même un peu plus. Débridant notre allure, nous nous régalons au bon plein, cap sur Saint-Malo, avant de nous raviser. En profitant du bassin en eau profonde de Saint-Cast, nous serons libres d'aller et venir demain matin, sans la contrainte d'un seuil comme au port des Bas-Sablons. Ce sera donc Saint-Cast, ses installations encore toutes neuves, son petit danger isolé au milieu des pontons qui se révèle être, à marée basse, un récif monumental, et son unique restaurant ouvert dont la patronne nous dépannera gentiment de trois sachets de thé et d'un oignon. Le bonheur tient parfois à peu de chose, surtout quand il n'y a pas d'épicerie. De retour à bord, je suis à nouveau frappé par la sobriété des aménagements. Le carré de ce Dufour s'apparente à un intérieur zen, volontairement très peu meublé. C'est assez réussi, avec une réserve toutefois pour ce meuble à la fonction mal définie qu'on trouve à tribord de la descente. Il comporte encore une penderie, la sixième du bord, et donne l'impression de combler un vide. On aurait



« Nous ne résistons pas à la tentation d'aller tirer un bord derrière Fort-Lalatte. Quel décor ! »

préférés des tiroirs en lieu et place de cette tringle ou, mieux, une vraie table à cartes qui mettrait à profit l'absence de cabinet de toilette tribord. En revanche, nous sommes de plus en plus séduits par les grands hublots zénithaux légèrement inclinés qui peuvent permettre de surveiller le gréement voire, pour une personne d'assez grande taille, de ménager une vue vers l'avant. Le lendemain, nous défions la brume qui colle encore et toujours à la côte armoricaine et partons mouiller aux Ebihens, l'escala la plus courue de la baie que nous avons, en

## LE DUFOUR 382 GL FACE A SES CONCURRENTS

| Modèle           | Dufour 382 GL      | Bavaria Cr. 37     | Océanis 38           | Hanse 385          | Sun Od. 379        |
|------------------|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------|--------------------|
| LONGUEUR         | 10,96 m            | 11,30 m            | 11,13 m              | 10,99 m            | 10,98 m            |
| LONG. FLOTTAISON | 9,90 m             | 10,22 m            | 10,72 m              | 10,40 m            | 10,40 m            |
| LARGEUR          | 3,85 m             | 3,67 m             | 3,99 m               | 3,88 m             | 3,76 m             |
| TIRANTS D'EAU    | 1,90/1,60 m        | 1,95/1,63 m        | 1,60/2,05 m          | 1,99/1,63 m        | 1,50/1,96 m        |
| DEPLACEMENT      | 7 060 kg           | 7 000 kg           | 6 483 kg             | 7 600 kg           | 6 700 kg           |
| LEST             | 1 550 kg           | 2 080 kg           | 1 790 kg             | 2 200 kg           | 1 775 kg           |
| SV AU PRES       | 67 m <sup>2</sup>  | 65 m <sup>2</sup>  | 65,70 m <sup>2</sup> | 74 m <sup>2</sup>  | 70 m <sup>2</sup>  |
| ARCHITECTE(S)    | Umberto Felci      | Farr YD            | Finot/Conq           | Judel & Vrolijk    | Marc Lombard       |
| MATERIAU         | stratifié de verre | stratifié de verre | stratifié de verre   | stratifié de verre | stratifié de verre |
| CONSTRUCTEUR     | Dufour             | Bavaria            | Beneteau             | Hanse              | Jeanneau           |
| PRIX DE BASE     | 142 140 €          | 109 912 €          | 114 000 €            | 125 880 €          | 138 600 €          |

**L'avis de Voile Magazine :** Si l'on s'en tient à ses chiffres, le Bavaria tire bien son épingle du jeu. Plus long au pont que ses concurrents, c'est aussi le plus étroit, l'un des mieux lestés... et clairement le moins cher. Reste à comparer les équipements, l'ergonomie et le reste.



▲ Nous l'avons vérifié : le Dufour 382 porte toute sa toile jusqu'à 20 nœuds sans broncher.

## Crosscall Trekker-X1, le smartphone idéal pour Weather 4D

Le nouveau Crosscall s'affiche comme un compromis intéressant entre le smartphone (sous Android Kitkat) et la mini-tablette. Il permet d'utiliser un logiciel de navigation dans de bonnes conditions, avec un encombrement qui reste proche d'un smartphone classique. Bon, c'est sûr, c'est quand même un téléphone, plus épais et plus lourd (238 g). Mais il est étanche, antichoc (écran en verre durci), et offre surtout une belle autonomie. Utilisé en mode navigation avec Weather 4D, GPS actif, il a tenu 48 heures sans recharge.



▲ La dalle 5" permet d'utiliser dans de bonnes conditions les fonctions navigation et météo sur Weather 4D, y compris en double écran.



▲ Le Trekker est aussi un vrai smartphone tout terrain (IP67).

Ces atouts, ainsi que les qualités optiques des capteurs photo et vidéo, font du Trekker un excellent téléphone de croisière (prix : 349 €). Côté applis, on a beaucoup utilisé les prédictions de marées, mais surtout Weather 4D qui est désormais très complet sous Android. Un outil simple et parfaitement intégré qui fait à la fois office d'éditeur de fichiers grib (mais aussi de fichiers courants IBI, entre autres), et de traceur sur cartographie raster (SHOM ou autre). En navigation, il suffit de placer la cible sur sa prochaine destination pour éditer un waypoint (gisement et distance), ou tracer une route. En mode météo, l'interface weather 4D est vraiment excellente avec un écran tactile, elle offre notamment la possibilité de faire défiler les fichiers grib à son rythme en mode « temps ». Pour réduire le temps de chargement des fichiers, il est très facile de limiter la zone à un périmètre de navigation donné. C'est important si la connexion est imparfaite ou payante. A noter également : la possibilité de diviser l'écran en deux, l'un en mode navigation et l'autre en mode météo, par exemple, avec éventuellement des niveaux de zoom différents. L'appli et les prévisions météo GFS sont gratuites. Le pack comprenant des modèles haute définition (météo, courants, houle) coûte 10 €/an, et la cartographie raster SHOM France entière est à 60 €/an. Egalement disponibles : cartes britanniques (50 €/an), espagnoles... Le choix est vaste.

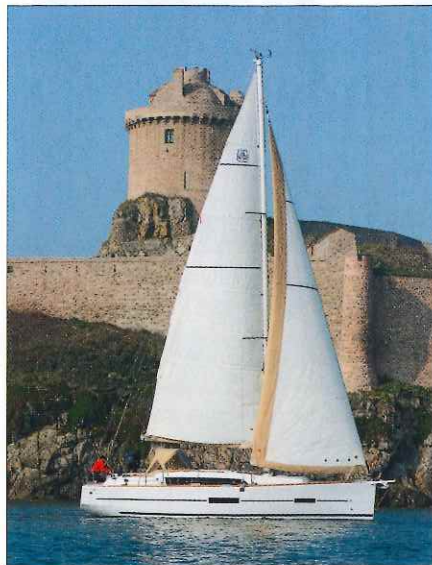


# A voir... et à revoir !

l'occurrence, pour nous tout seuls. L'ambiance, dans cette ouate indécise, est quelque peu irréaliste : on reconnaît à peine les lieux. Nous renonçons à mouiller notre ancre, non par crainte d'une quelconque taxe mais parce que les coffres disponibles ne manquent pas, et aussi parce que la présence d'une sous-barbe juste en dessous de notre soc de charrue nous laisse perplexes. Comment l'ancre pourrait-elle trouver un passage vers l'eau sans endommager l'étrave au passage ?

## QUE FAIRE DE LA SOUS-BARBE ?

En fait, il semble que ce soit surtout le montage de cette sous-barbe en mode fixe qui pose problème. Normalement, c'est l'amure qui fait office de sous-barbe grâce à un circuit bien particulier qu'on avait déjà vu, récemment, sur le RM 1070. Il devient alors possible de mollir cette amure pour laisser passer l'ancre, même si cela reste délicat. Et si c'était tout simplement une mauvaise idée sur un bateau de croisière destiné à mouiller parfois plusieurs fois par jour, avec des équipiers plus ou moins avertis ? Le débat anime notre pause déjeuner autour de la table du cockpit. Et voilà que le ton monte, non pas autour de la table – nous sommes entre gentlemen –, mais en tête de mât : le vent rentre. Quand nous quittons le mouillage, il se renforce au-delà de 17 nœuds et nous savons déjà que nous en allons en apprendre plus sur le nouveau Dufour. Or nous n'aurons que des bonnes surprises. Le 382 est sans vice et ne passera qu'une seule fois sur sa barre, alors que nous l'avions volontairement surchargé. Les winches sont bien un peu « limites » quand il faut régler le génois – ils le sont presque toujours sur les voiliers de grande série – mais le bateau a des réactions très saines, et il va bien. Il ne manque que des mains courantes dans la partie arrière du cockpit, sur la table et les consoles de barre



▲ Même sans solent autovireur, le génois de taille raisonnable permet de louvoyer sans peine.



**Pratique**  
Le rainage discret des hublots zénithaux se révèle efficace, et bienvenu en pied de mât.



**Pas pratique**  
Il manque un vérin au lourd panneau de l'équipet du cabinet de toilette.



**Pratique**  
Les aérateurs de pont font bien leur office. C'est une option à 347 €.



**Pratique**  
L'inclinaison de la face arrière du rouf est idéale pour l'équipier adossé.



**Pas pratique**

Même en l'absence de sous-barbe fixe, l'amure complique singulièrement le mouillage.



**Pratique**

Le banc de barre escamotable permet de barrer debout dans de bonnes conditions.

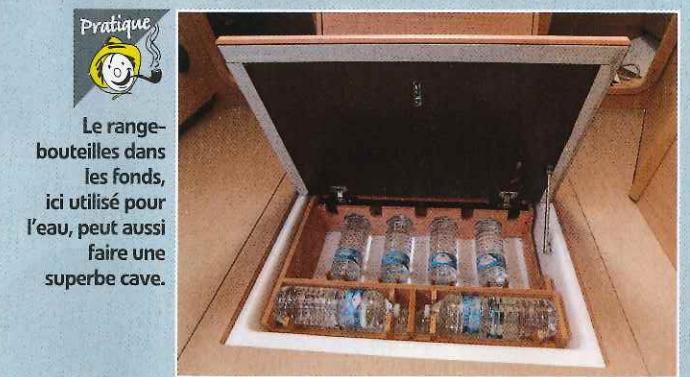


**Pratique**

Le cockpit est confortable, on se cale bien contre la table à la gîte. Mais il manque des mains courantes à l'arrière.



**Pratique**  
Les assises mobiles rendent le carré très modulable, que l'on soit deux ou six autour de la table.



**Pratique**  
Le rangement dans les fonds, ici utilisé pour l'eau, peut aussi faire une superbe cave.



**Pratique**

Le vit-de-mulet rabaisé, très pratique pour ferler la GV.



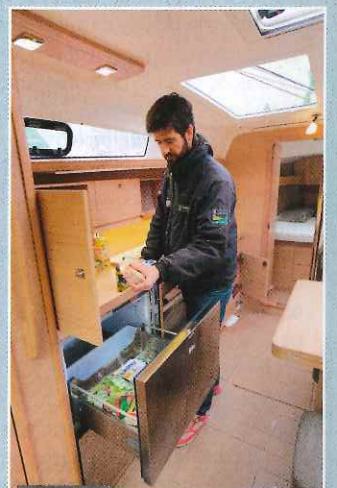
**Pas pratique**

La penderie du carré, la sixième du bord, nous laisse perplexes.



**Pas pratique**

L'encadrement en alu dépasse le bord de la descente : agressif.



**Pratique**

La desserte au-dessus du frigo facilite le rangement.



Pause pique-nique aux Ebihens : la table solidement implantée fait son office.



par exemple, pour parfaire cette sensation de sécurité. Même critique au pied de la descente, où il faudrait une main courante verticale sur le montant du meuble évoqué plus haut. Dans le passavant en revanche, la main courante placée sur l'arête du rouf tombe sous la main. Mais revenons à notre louvoyage dans la brise. Le génois au recouvrement raisonnable ne demande pas d'efforts démesurés, et nous enchaînons les virements sans mal. Les choses auraient été encore plus faciles si le solent autovireur, qui s'envoie sur l'étau à ralingue en lieu et place du génois, avait été à poste. Quand le vent s'établit à 20 nœuds, on sent qu'il serait temps de réduire la grand-voile. Nous le ferions pour un long bord, mais nous allons bientôt déborder les dangers des Haches et abattre derrière la porte des Ebihens. On se contentera d'alléger la barre en mettant le chariot sous le vent, et tout va bien. Une fois réglé, le bateau est d'une stabilité de route remarquable. De toute évidence, si les Dufour évoluent, Umberto Felci dessine toujours d'excellentes carènes. On en a une nouvelle preuve dans le clapot court qui se creuse, et dans lequel notre 382 lancé à 7 nœuds et plus passe avec une facilité déconcertante. A la barre, on profite de cette impression de force tranquille, mais il faut renoncer aux sensations fines. Est-ce le réglage des drosses, les paliers ? Difficile à dire mais même à l'arrêt, les barres sont un peu lourdes. On se contentera du plaisir de mener dans la brise un bateau puissant, sain et bien équilibré, et c'est déjà beaucoup. En route au portant vers Saint-Cast, on aurait bien envoyé un spi mais il n'a pas pu être livré à temps. Tant pis pour nous, nous n'aurons vu que les inconvénients de la delphinrière... Mais à l'approche du chenal, où le nordet lève une mer courte et puissante, le 382 fait encore

## Silence, on navigue



Vu les conditions de vent très légères, nous nous sommes félicités de disposer d'un Volvo Penta D-40 (option à 2 191 €) en lieu et place du D1-30 (30 ch) D'autant qu'il s'est révélé remarquablement discret, une qualité dont on ne se lasse pas de souligner l'importance en croisière. En manœuvre de port, la présence d'une hélice bipale repliable (incluse dans le pack Adventure) ne s'est pas trop fait sentir, le bateau vire sec et répond bien aux « coups de fouet » du moteur. Il faut juste composer avec l'effet de pas en marche arrière, un classique. Non vraiment, côté moteur, ce Dufour nous a épatés !

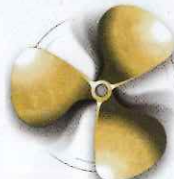
### Conso



CAPACITE DU RESERVOIR CARBURANT **200** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIERE **80** heures

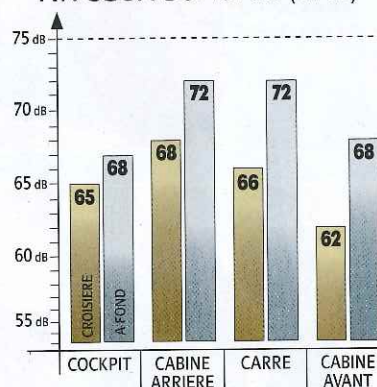
### Vitesse



VITESSE DE CROISIERE **6,2** nœuds  
2 000 tr/mn

VITESSE MAXI **7,8** nœuds  
3 200 tr/mn

### Niveaux sonores (en dB)



parler ses qualités nautiques et se révèle très sécurisant. Nous ne sommes pas secs, mais nous sommes sereins ! Et n'est-ce pas le plus important en croisière ? Au final, si la silhouette du 382 nous a laissés dubitatifs dans un premier temps, nous avons été séduits par son confort et surtout par ses qualités nautiques. Nous avons aimé

son caractère équilibré, à la fois épiqueurien et musclé, réjouissant et sécurisant. Si nous avons pu souligner quelques points perfectibles – la penderie du carré, le mouillage, quelques finitions –, il est clair que la base est saine, la carène excellente, et que ce nouveau Dufour a tous les atouts pour faire une belle carrière. ■