

VOILES

et
voiliers

www.voilesetvoiliers.com

PLUS FACILE, PLUS VITE !

LES NOUVELLES VOILES DE PORTANT

ennaker, code 0, asymétrique
comprendre leur forme
leur usage
quel spi pour votre bateau ?

LES GÉANTS À SIX MOIS DU RHUM

L'ahurissant défi
de Yann Guichard en solo
sur son 40 mètres

CROISIÈRE

Noirmoutier,
la douceur de vivre

ESSAI

Flying Phantom :
voler c'est magique
et physique

02893 - 520 - F: 6,20 € - RD



N° 520 JUIN 2014 MENSUEL
FRANCE METRO 6,20 € DOM 8,90 € - BEL 7,20 € -
SUISSE 11,40 CHF - LUX 7,20 € - ESP 7 € - AND 6,30 € -
ITA 7 € - CAN 11,50 \$ - GRECE 7 € - PORT. CONT. 6,80 € -
MAROC 73 MAD - TUNISIE 12 TND - ISSN 0751-5405



DUFOUR 310 GL

Il fait le maximum

Lancé en même temps que le 560, le dernier-né du chantier Dufour est la plus petite unité de la gamme Grand Large. Avec sa carène large aux gros bouchains et ses deux barres à roue, le Dufour 310 GL ne peut que retenir l'attention sur les pontons.

CONDITIONS DE L'ESSAI : une journée dans les pertuis rochelais, vent 10-13 nœuds, léger clapot.

Il y a vingt ans, imaginer mettre une barre à roue sur un bateau de neuf mètres aurait fait scandale. Aujourd'hui, le Dufour 310 GL en arbore deux et cela ne choque personne ! Au contraire, on applaudit des deux mains la bonne idée qui permet de dégager l'accès à la grande plage de bain escamotée dans la jupe arrière. Bien qu'une ou deux barres franches auraient parfaitement suffi sur le 310 GL, ce n'est plus la philosophie de ces bateaux de croisière dont la production part pour moitié à l'étranger. Autres temps, autres mœurs... Il faut reconnaître qu'au premier coup d'œil, le cockpit du plus

petit des Dufour est plutôt accueillant (et chaleureux avec l'option teck) et la circulation y est largement facilitée par ce double dispositif. Présenté comme le successeur de l'Arpège avec un clin d'œil à son aîné dans la forme du rouf, la comparaison s'arrête là tant les deux unités n'ont plus rien à voir. Destiné à la croisière côtière familiale et confortable, le nouveau Dufour tente de ne pas trop renier la performance. C'est ce que nous avons pu vérifier dans les pertuis rochelais...

SIMPLISTE. Ne dites plus «Paré à virer ?» ! Mais «Ne bougez pas, je vire !»... Eh oui, avec le foc

autovireur et l'écoute de grand-voile amurée sur un point fixe en fond de cockpit (sans rail d'écoute, donc), plus personne ne bouge pour tirer des bords par 10 nœuds de vent.

Les deux équipiers assis de chaque côté du cockpit poursuivent leur conversation comme si de rien n'était... Voilà pour la facilité de manœuvre. En revanche, pour tout faire seul, le skipper devra lâcher sa barre pour venir régler les voiles dont les deux écoutes reviennent au piano. Seule l'écoute de spi revient sur un winch à côté du barreur. Avec deux compas qui louchent et affichent 30 degrés d'écart entre eux, difficile de s'y fier pour connaître les angles du 310 d'un bord sur l'autre. 50 à 60 degrés selon ces instruments loufoques, plus sérieusement 90 degrés d'un bord sur l'autre selon le GPS ou des relevés à terre.

A la barre, ce Dufour se révèle très agréable, précis et équilibré. Une bonne surprise grâce à la bonne

angulation des doubles safrans. Dans sa version standard avec une quille de fonte en «L» de 1,90 mètre (une version dériveur lesté est prévue), il offre une raideur à la toile suffisante et des performances plutôt flatteuses pour ce genre d'unité. L'installation fastidieuse du tangon à plat-pont est une habitude à prendre. Et on ne l'enlèvera que pour rentrer au port.

Sous spi, on regarde d'abord d'un air curieux le mât dépourvu de pataras pour ne pas encombrer les postes de barre. Malgré un seul étage de barres de flèche pas trop poussantes, l'espar se tient parfaitement bien et notre monocoque accélère volontiers à la moindre risée.

COMMENT ON DORT ?

La descente large, encastrée et rassurante, s'ouvre sur un carré à la fois volumineux et très lumineux. La perspective se prolonge sur la cabine avant lorsque les deux batants sont ouverts et offrent l'im-



...ession de descendre dans un voi-
...r bien plus grand. Ce carré peut
...cilement accueillir six convives
...ur le dîner, voire plus pour l'apéro
...utilisant la cabine avant comme
...sises supplémentaires.
De table à cartes, il ne faut plus
...rier tant on n'y déploie plus la
...indre carte. Tout juste peut-on
...ouvrir un ordinateur. Mais au
...oins il reste encore un petit pos-
...de navigation. Preuve plus tan-
...ble de sens marin, la penderie à
...rés dans le cabinet de toilette
...ra largement appréciée les jours
...pluie.

Dans son prolongement, l'im-
...ense coffre de cockpit, unique-
...ent accessible de l'extérieur, té-
...igne du même souci de faciliter
...navigation. Seules les dimen-
...ons des couchages laissent à
...surer (*lire pages suivantes*).
...ais pas facile de réunir tous les
...rémentents d'un grand bateau
...ns une coque de seulement
...35 mètres. ■

LES PLUS

- ▶ **Concept** général.
- ▶ **Qualité** de construction.
- ▶ **Jupe arrière** amovible.
- ▶ **Carré** volumineux et modulable.

LES MOINS

- ▶ **Coupe des voiles** standard.
- ▶ **Couchettes** alambiquées.
- ▶ **Manque** de rangement général.

Séducteur. Barres à roue, foc autovireur, carré modulable, plate-forme de bains articulée... Ce neuf mètres a les attributs d'un dix... Seules ses couchettes sont celles d'un bateau plus petit.





Le carré

Clairement le point fort de ce bateau. Difficile de croire que l'on est dans un 9 mètres quand on pénètre à bord. C'est le fait de l'importante hauteur sous barrots (1,86 mètre), des surfaces de vitrages, de la largeur et de la profondeur de champ donnée par la cabine avant.

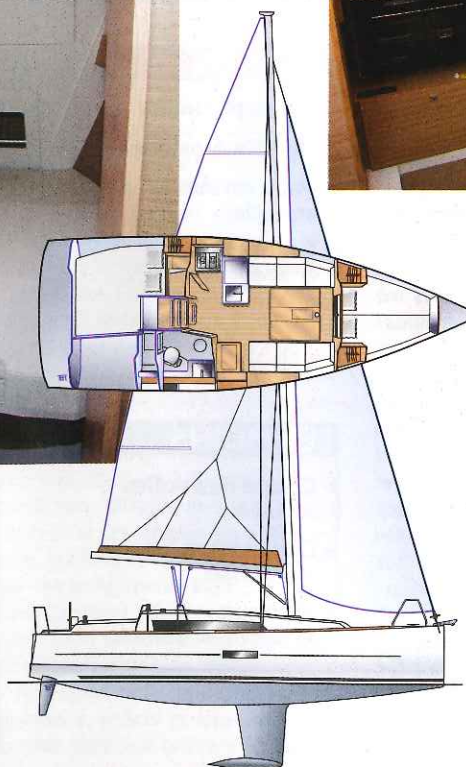


La cuisine

Classique par la taille, elle est bien présentée avec un plan de travail en Corian, pompe à eau de mer et four. Les rangements sont un peu chiches mais ceux du carré ne sont pas loin.

Les fausses couchettes doubles

Nous ne saurions que trop recommander aux futurs acquéreurs du 310 GL de bien tester les couchettes pour vérifier qu'elles leur conviennent et éviter les mauvaises surprises à l'usage. En effet, par sa forme en «L» inversé, la couchette de la cabine arrière ne mesure 196 centimètres de long que sur 110 centimètres de large ! Les 80 centimètres restant sous le cockpit étant limités à 140 centimètres de longueur... A l'avant, la longueur est respectée, une fois les poufs rajoutés. Deux solutions : soit être très intime pour dormir à deux dans la partie de 110 centimètres de large, soit consacrer cette couchette aux enfants dont l'un mesure moins de 1,40 mètre pour se glisser sous le cockpit ! Dernière alternative : si vous mesurez moins de 1,80 mètre, vous pouvez dormir dans la largeur. Et dans ce cas, vous disposerez enfin d'un couchage de 140 centimètres de large !



CE QUI NOUS A SÉDUITS

oujours aussi bien construit - à l'image de la marque -, ce dernier Dufour offre une belle qualité de finition sans contremoule ni vaigrage, notamment au niveau du pont en injection. Ses performances sont très honnêtes, et la facilité de circulation dans la jupe qui bascule et devient plage de bain est appréciable. On notera les nombreux détails qui, à l'image de l'emplacement du radeau, prouvent que ce 310 GL a été pensé pour naviguer.

- cabine avant modulable pour augmenter la perspective.
- volume du carré, spacieux et convivial.
- grand coffre de cockpit.
- jupe arrière qui se transforme en plage de bain avec échelle.
- position du radeau de survie dans la jupe.
- circulation fluide dans le cockpit grâce aux deux barres à roue.
- grand cabinet de toilette avec penderie à cirés.
- hublots de coque pour la vue sur la mer depuis la position assise dans le carré.
- belle luminosité naturelle du carré.
- hublots donnant sur le cockpit dans la cabine arrière et le cabinet de toilette.
- facilité de manœuvre avec le foc autovireur.
- vue dégagée depuis les postes de barre.
- menuiseries produites par le chantier lui-même.
- descente bien protégée.



bins pratique qu'une jupe au mouillage, plate-forme articulée sécurisée bien revanche le cockpit en navigation.

CE QUI SEMBLE MAL CONÇU OU QUI NOUS A MANQUÉ

out d'abord la piètre qualité des voiles standards, mal coupées et de mauvaise facture. A ce prix-là, on peut au moins offrir des voiles de meilleure qualité. L'amateur de réglages restera sur son faim sur un tel bateau où tout est simplifié. La finesse des matelas, les dimensions des couchettes sont, à notre sens, l'autre point noir du bateau.

- manque de rangement général hormis dans le cockpit et la cabine avant.
- fausses couchettes doubles.
- préparation de cuisine qui n'est pas au-dessus des feux.
- accès limité et étroit au moteur.
- manipulation fastidieuse du bout-dehors.
- encombrement de la casquette amovible qui gêne les manœuvres au piano.
- absence de taquet ou pad-eye au milieu du liston pour améliorer l'amarrage ou servir un barber.
- deux compas de route divergents et imprécis.



Le bout-dehors amovible est une solution connue, mais il faudra le retirer pour ouvrir la baille à mouillage.

DUFOUR 310 GL Il fait le maximum

Les chiffres de Voiles et Voiliers

	DUFOUR 310 GL	Océanis 31	HANSE 325
Longueur coque	9,35 m	9,30 m	9,63 m
Largeur	3,31 m	3,39 m	3,30 m
Tirant d'eau	1,90 m	1,30-1,80 m	1,84 m
Voilure au près	50 m ²	49 m ²	51 m ²
Déplacement léger	4,9 t	4,85 t	5,2 t
Poids du lest	1,3 t	1 t	1,48 t
Matériau	polyester	polyester	polyester
Certification CE	A	A	A
Lancement	2013	2007	2010
Architectes	Felci Yachts	Finot-Conq	Jüdel/Vroljik
Chantier	Dufour Yachts	Bénéteau	Hanse
Prix ttc	88 967 €	83 684 €	80 730 €

Architecte : Felci Yachts. Chantier : Dufour Yachts, 1 rue Blaise-Pascal, 17180 Périgny, tél. 05.46.30.07.60. www.dufour-yachts.com

PRIX : UN ÉCART DE 10 % AVEC LES MEILLEURS

PRIX STANDARD : 88 967 €

Avec voiles Dacron, départ usine

BATEAU ESSAYÉ (version Adventure) : 115 487 €

PRINCIPALES OPTIONS

Dériveur lesté :	9 540 €
Finition intérieure chêne :	2 388 €
Centrale de navigation :	2 329 €
Teck cockpit :	2 713 €

RANGEMENTS : UN MANQUE IMPORTANT

MOYENNE POUR LES MONOCOQUES ÉQUIVALENTS : 3 800 L

VOLUME TOTAL DE RANGEMENT : 3 181 L

COCKPIT 1 211 L
TABLE À CARTES 28 L
CUISINE 308 L
CABINES ARRIÈRE 159 L
SALLES D'EAU 96 L
CARRÉ 385 L
CABINE AVANT 752 L
BAILLE À MOUILLAGE 242 L

Malgré le grand coffre de cockpit et la soute arrière du radeau, le volume total est bien en dessous de la moyenne pour un croiseur de moins de 9,50 mètres. La faute au manque de rangements dans le carré, la cabine arrière et à la table à cartes. Seuls la cabine avant, le cabinet de toilette et le coffre de cockpit répondent parfaitement aux besoins d'un tel bateau.

NOS 5 VITESSES CIBLES

- GV + FOC, MER PEU AGITÉE : 10-12 nœuds à 45° du vent réel = 5 nœuds.
 - GV + FOC, MER PEU AGITÉE : 10-12 nœuds à 60° du vent réel = 5,5 nœuds.
 - GV + FOC, MER PEU AGITÉE : 10-12 nœuds à 90° du vent réel = 5,6 nœuds.
 - GV + SPI ASY, MER PEU AGITÉE : 10-12 nœuds à 110° du vent réel = 7,5 nœuds.
 - GV + SPI ASY, MER PEU AGITÉE : 10-12 nœuds à 140° du vent réel = 5,5 nœuds.
- Force et angle du vent estimés, faute de girouette-anémomètre étalonné, vitesse GPS.

CONCLUSION : PARI RÉUSSI

Le Dufour 310 GL ne manque pas de qualités. Il saura séduire le plus grand nombre par sa facilité de manœuvre, son large cockpit et son carré spacieux. Ses défauts se limitent aux couchettes et à des points de détails, dont certains seront gommés sur les prochaines unités. A noter qu'une version dériveur bisafan avec saumon d'échouage est prévue. Un argument de plus pour l'Atlantique.