

DUFOUR 365 GRAND LARGE

Le juste compromis : un croiseur à l'état pur !

*Elu voilier de l'année 2006 face à 28 nouveautés, le Dufour 365 GL a tous les atouts d'un beau et vrai bateau de croisière. Comme l'écrivent nos collègues de la presse nautique internationale, « **c'est le bateau juste** ». Ce qui peut se traduire par : c'est un bateau d'une grande cohérence, homogène, en phase avec son programme, la vraie croisière. Il faut souligner que la taille est parfaite pour deux ou trois cabines et que ces unités sont capables d'aller au grand large. Le programme est donc très ouvert, l'habitabilité appréciable pour un ou deux couples avec enfants, les performances satisfaisantes.*

*Afin de vérifier tous ces arguments, nous décidons de réaliser un essai en mer au départ de Nieuport à bord d'un bateau de propriétaire et en compagnie de **West-Diep Yachting Center**, concessionnaire de Dufour Yachts pour la Belgique.*

Essai réalisé par Pierre-Yves Martens



Un temps à grains par excellence !



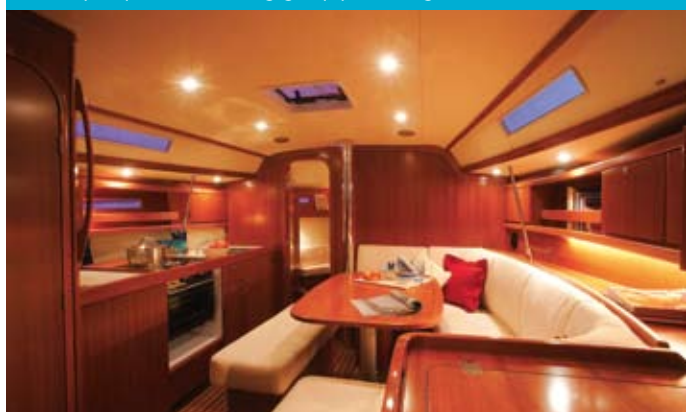
Il y a des jours où il vaut mieux rester tranquillement chez soi, voilà ce que je me dis en quittant Genval pour me rendre à la côte ce jour là. Michel Paquet m'avait déjà appelé en me prévenant que le temps était infect et qu'il serait plus sage de remettre cet essai à plus tard. Mais les impératifs de publication ne nous permettent plus de remettre cette sortie et, d'après la météo prise la veille, le vent devrait faiblir en début d'après-midi.

Sur place, le vent est encore bien établi au sud-ouest de force 6 à 7. Le ciel, par endroits, est noir, entrecoupé par quelques éclaircies. Un temps à grains par excellence. Nous décidons d'attendre un peu et mettons ce temps à profit pour découvrir le 365 Grand Large encore sagement amarré au port.

LA VIE À BORD : UNE BONNE GESTION DE L'ESPACE

En empruntant la descente, je remarque avec bonheur que le chantier rochelais a placé **des mains courantes aux endroits stratégiques**. Soit au niveau de la descente, sur l'extrémité gauche de la table à cartes et contre la cloison de la salle d'eau. Par un simple mouvement de bras et sans faire un pas vous parvenez à vous agripper au fur et à mesure de votre déplacement. La table à cartes est placée à tribord, dans le sens de la marche du bateau. Bien dimensionnée, elle permet encore de déplier une carte papier. Un emplacement est réservé pour encastrier l'électronique qui aurait pu être placé légèrement plus haut afin d'éviter de couper un interrupteur par inadvertance par le mouvement

Un carré pratique, convivial et dégagé équipé d'un siège central.

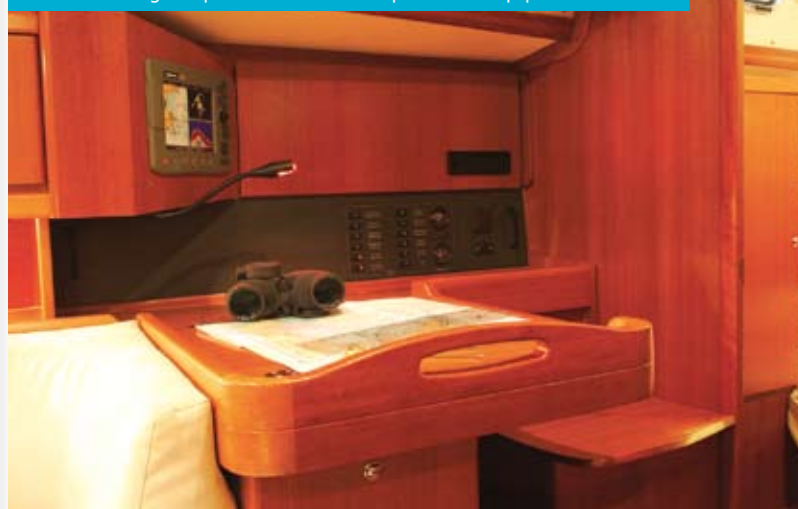


du corps au près bâbord amure. Au près tribord amure, il faudra utiliser les marches de la descente pour se caler. La **cuisine** est en longueur, **parfaitement fonctionnelle**, avec un grand plan de travail, un réfrigérateur de 120 litres à ouverture verticale, deux feux et four sur cardans, des tiroirs à couverts et des armoires où viennent se loger des bacs en plastique.

Le **carré** est **pratique**, convivial et dégagé avec son siège central, malheureusement dépourvu d'un dossier, ce qui aurait rendu la cuisine praticable en navigation à la gîte bâbord amure. Dans le carré, les possibilités de rangement sont très correctes derrière et sous les banquettes.



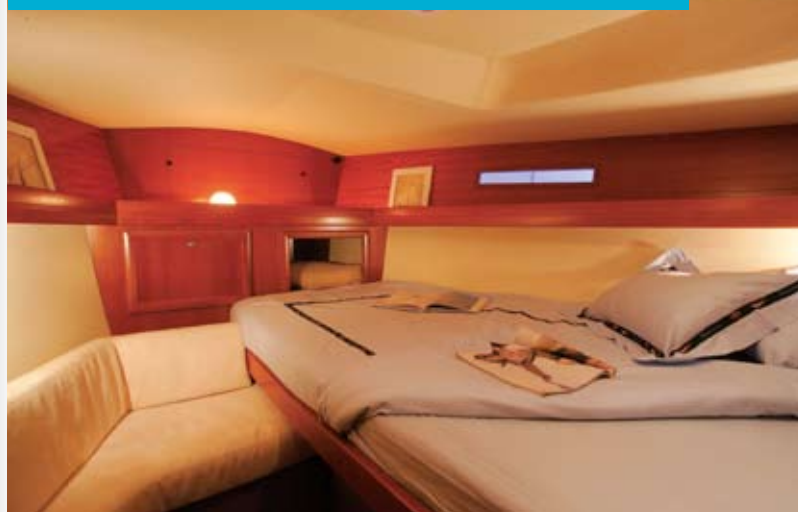
Une table de navigation permettant encore de déplier une carte papier !



Une cuisine toute en longueur avec un grand plan de travail et des rangements



Une cabine avant confortable très réussie avec hauteur sous barrots de 1.80 m.



Une salle d'eau avec cabine douche.



Sans être très lumineux du fait de ses boiseries sombres (essence de bois en moabi), le Dufour 365 GL est bien pourvu en source de lumière : quatre panneaux de pont, quatre hublots ouvrants, deux fixes sur le rouf et quatre hublots de coque. La **cabine avant est très réussie**, peu de croiseurs de cette dimension peuvent se prévaloir d'une

cabine avant de cette taille. Une couchette double de 2 x 1.45 m, une hauteur sous barrots de 1.80 m, une penderie associée à une armoire, un fauteuil qui sert de marche pour le lit, deux grands équipets à l'avant et des coffres sous la couchette « royale ».

Le Dufour 365 GL que nous testons est en version 2 cabines, ce qui signifie que le bateau est équipé d'une très belle salle d'eau prolongée d'une cabine de douche impressionnante. Astuce intéressante, il existe une trappe de communication entre la salle d'eau et le coffre de cockpit bâbord. La cabine arrière est d'un style classique et de bonnes dimensions. (2 x 1.40 m).



Wendy Van God à la barre.



hissée à la volée en face de l'entrée du port du KYCN, par prudence, nous décidons de prendre deux ris. Le vent souffle par rafales atteignant 25 à 30 nœuds dans les pointes et la mer est très agitée, pas vraiment des conditions idéales pour réaliser un essai.

Dès la sortie de l'estacade, nous nous prenons une vague de plein fouet qui nous rappelle que la mer reste un terrain

Une capote qui protège bien.



de jeu qui peut s'avérer dangereux. Heureusement, grâce à la capote qui protège entièrement la descente, nous sommes parfaitement épargnés par les embruns.

En nous éloignant au large, la mer devient plus calme, le vent faiblit et notre essai peut commencer dans des conditions gérables.

AU PRÈS

Le vent faiblissant, nous lâchons directement un ris dans la grand-voile, le génois est presque entièrement déroulé. Nous calons le bateau à 40 ° du vent. Le **Dufour 365 GL est très doux et très fin à la barre**. Sous cette allure il est parfaitement équilibré et passe la vague sans taper malgré une mer forte. Debout ou assis, le barreur est bien calé

ESSAI EN MER

Malgré une météo encore fort capricieuse, nous décidons de larguer les amarres. En toute dernière minute nous avons le grand plaisir d'accueillir Wendy Van God, l'épouse du célèbre navigateur belge disparu en mer lors de la première édition de la Mini-Transat, elle sera de la partie pour cette sortie en mer.

C'est propulsé par un moteur Volvo Penta SD de 29 CV (Saildrive), que nous quittons le ponton pour nous diriger vers la sortie du chenal de Nieuport. La grand-voile est

Le rail d'écoute de GV Harken.



L'anneau de fixation du tangon et son clip de verrouillage



Des cadènes solides.



Le rail de génois bien placé.

et bénéficie d'une **excellente visibilité** malgré une capote gigantesque. Côté manœuvre, l'organisation est très classique mais efficace : deux winches de rouf (Harken 32.2 ST) à hauteur de poitrine, deux winches de génois (Harken 40.2ST), une batterie de bloqueurs et un rail d'écoute de grand-voile (Harken) devant le panneau de descente. Le pataras double n'est pas réglable en navigation mais ne gêne pas le barreur ni le passage vers la jupe arrière. L'enrouleur de génois est fort élevé, ce qui facilite l'ouverture de la baille à mouillage mais nuit aux performances du bateau sous voile. **Les passavants sont larges et assurent un déplacement aisé.** Les rails de génois sont parfaitement bien placés et de bonne proportion. En revanche, il est dommage qu'on ne sache pas régler la position des poulies de renvoi d'écoutes directement du cockpit. La vitesse, quant à elle, est très acceptable pour un bateau de cette taille, nous parvenons à maintenir les 6 nœuds.

AU PORTANT

Vous comprendrez aisément que, vu les conditions de vent et de mer, nous n'avons pas testé le 365 GL sous spi. Domage, car le bateau est équipé d'un bout-dehors amovible pour porter un spi asymétrique de 90 m². Nous nous contenterons de lâcher le dernier ris et de dérouler complètement le génois d'un recouvrement de 135 %. Sous cette allure portante, le 365 GL procure toujours de très bonnes sensations à la barre. Il est sain et taille sa route comme sur un rail, même sous pilote automatique.

GRÉEMENT

Nous sommes en présence d'un gréement 9/10° à deux étages de barres de flèche poussantes. Le mât en aluminium anodisé est posé sur le pont et soutenu par une épontille dans le carré.

CONCLUSION DE CE GALOP D'ESSAI

Un bilan très positif, le Dufour 365 Grand Large, justifie parfaitement son programme de croisière côtière ou au grand large. Il est aisé à manœuvrer, les réactions sont douces et la barre est précise tandis que la vitesse est acceptable. C'est un bateau très cohérent qui fera le bonheur d'une famille avec enfants cherchant à naviguer tranquillement et en toute sécurité. Le cap est bon pour un tirant d'eau faible (1.70 m). La carène est large et passe bien dans le clapot et offre une bonne raideur à la toile. L'intérieur est réussi avec une bonne gestion de l'espace. Une très belle cabine avant et une vraie table à cartes dans le sens de la marche du bateau sont d'autres éléments que le plaisancier appréciera.



Caractéristiques :

Longueur de coque :	10.53 m
Longueur à la flottaison :	9.28 m
Largeur hors tout :	3.65 m
Tirant d'eau court :	1.70 m
Tirant d'eau long (standard) :	1.90 m
Lest :	1.500 kg
Déplacement :	6.260 kg
Motorisation :	Volvo Penta 29 Ch
Matériau :	Strat. verre polyester
Architecte :	Umberto Felci
Design pont & intérieur :	Patrick Roséo
Voiles :	
Grand-voile :	28.50 m ²
Génois 135 % :	33 m ²
Spi asymétrique :	90 m ²
Surface voilure au près :	62.50 m ²
Prix HTVA :	120.000 €
(Livré à Nieuport)	