

DUFOUR 12000

DERNIER né des Chantiers Dufour et fleuron de la gamme, ce ketch 12 000 se distingue par sa grande taille et son programme de grande croisière. Il rejoint ainsi la famille des motor-sailers, cette nouvelle génération de voiliers qui se veulent performants à la voile, rapides au moteur. Jusqu'à présent, Dufour présentait sept modèles échelonnés de 24 à 35 pieds, mais pour ce chantier de renom une unité supérieure s'imposait, ne fût-ce que pour satisfaire les navigateurs désirant davantage de confort, des manœuvres aisées, le maintien d'un horaire. Si la course, est une chose passionnante, la croisière confortable, domaine recherché et apprécié par beaucoup, reste à ne pas négliger, cela va de soi. Le 12 000 constitue l'aboutissement de cette recherche ainsi qu'une réponse au désir de la plupart des plaisanciers. Aujourd'hui, la plaisance évolue à grands pas, la compétition tombe dans le domaine quasi-professionnel et le confort devient l'objectif numéro un de tout acquéreur. Il fallait donc changer son fusil d'épaule, aller au bout de ses idées. L'évolution et les progrès de l'architecture navale le permettent de nos jours. Et de là est né le Dufour 12 000.

Conception

Si l'on cherche un vrai bateau de plaisance, très confortable, capable de bonnes performances, facile à manœuvrer, on s'aperçoit très vite que le choix se restreint, qu'il faut malheureusement considérer une taille d'unité déjà respectable, ce qui, par la force des choses, représente un prix d'achat élevé. Mais comment faire autrement à ce stade et au niveau du cahier des charges qui se doit de respecter un certain nombre de paramètres, faute de quoi le projet devient caduc ? 12 000 n'est pas la taille du bateau, mais son déplacement en kilos, Dufour estimant qu'il est préférable de parler poids, et par là, du sérieux de la construction, que de la longueur, laquelle ne veut pas toujours dire grand chose.

Cela étant précisé, comment se présente à nos yeux ce « navire » ? Curieusement, la silhouette n'est pas le reflet d'un bateau de cette taille. Est-ce dû à la carène élancée ou au roof quelque peu volumineux qui a tendance à écraser ce 12 000 ? Toujours est-il que cette constatation n'est pas pour nous déplaire, car bien souvent dans ce type d'unité, on aboutit à des ensembles massifs et peu esthétiques. Eh bien, la coque de ce ketch est élégante, l'étrave présente une légère quille, assez fine, le maître-bau est généreux, l'arrière plutôt pincé se termine par une petite voûte et un tableau en cœur légèrement inversé. Pas de trépatage, mais un franc-bord relativement élevé. La carène typique de tous les plans Dufour, en coupe de champagne, propose un creux avant moyen, un bouchain assez marqué, un plan de dérive plutôt étroit et profond. Le safran est rejeté à l'extrême-arrière et se trouve dans le prolongement d'un aileron. Si l'on considère la

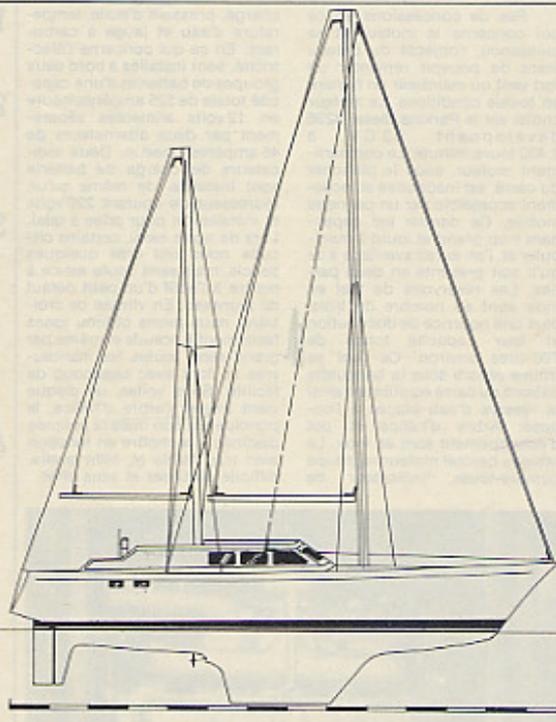


FIGURE TECHNIQUE

Chantier : Dufour, Z.I. de Périgny,
17001 La Rochelle
Architecte : Michel Dufour
Longueur : 13,65 m
Longueur flottaison : 10,40 m
Largeur : 3,98 m
Tirant d'eau : 1,70 ou 2,10 m
Déplacement : 12 000 kg
Lest : 4 000 kg
Hauteur sous bords : 1,85 m
Construction : polyester
Prix : 644 445 F TTC avec cinq voiles

Voilure

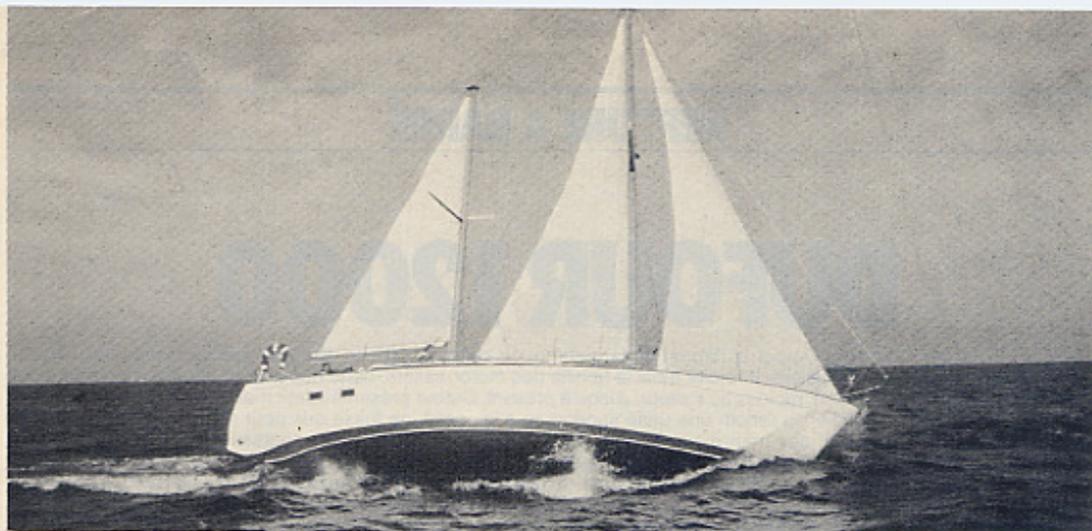
Grand voile : 25 m²
Généis léger : 53,30 m²
Généis lourd : 50 m²
Inter : 38 m²
Artemon : 15 m²
Voile d'étai : 25 m²
Spinnaker : 100 m²
Tourmentin : 10,50 m²

surface proprement dite, on constate qu'elle demeure faible pour un bateau de ce type, gage de performances bien sûr, mais aussi d'un bon passage à la mer. Le poids du lest ne représente que 34 % du déplacement et la stabilité vient davantage de la forme générale du 12 000 que du poids de la quille.

Le plan de pont est assez dégagé jusqu'au pied de mât, après quoi prend place un roof important, dicté par la disposition des emménagements répartis en trois cabines plus un salon salle à manger panoramique. C'est une option comme une autre, mais dans le cas présent, il est évident que l'on a recherché un volume habitable et un confort peu habituels.

Il n'y a pas de cockpit mais deux banquettes-coffres de part et d'autre de la descente suivies d'une barre à roue qui, de par sa position élevée, n'est guère abritée ou protégée. Pour répondre à cette objection, une timonerie intérieure est prévue.

Le gréement est celui du ketch, ceci afin de diminuer la surface des voiles. Il va de soi que des mâts aussi rapprochés n'ont pas le rendement d'un sloop, notamment au près, la prise au vent des espars est supérieure, l'écoulement d'air de la grand voile contrarie le rendement de l'artimon. Mais par brise fraîche, la solution qui consiste à amener la grand-voile en naviguant sur les voiles extrêmes est appréciable. Portant près de 100 m² de voilure, le 12 000 nous laisse entrevoir son ambition, celle d'un ketch rapide susceptible de ne pas s'en laisser conter, même par des bateaux plus sportifs. Il en est de même au moteur et une forte puissance a été retenue, ceci afin de pouvoir faire route par tous temps.



Construction

Comme tous les bateaux Dufour, le 12.000 est construit en polyester et la coque est renforcée par des lisses intégrées au bordé. Le pont est en sandwich-balsa recouvert de lattes de teck, la réalisation de cet ensemble est de qualité. Le lest en fonte est extérieur, il vient se boulonner sur un petit retour de galbord par l'intermédiaire de 23 goujons en inox de 14 mm de diamètre. Le safran en polyester placé dans le prolongement d'un aileron est articulé par une mèche inox creuse d'un diamètre de 80 mm et de 3 mm d'épaisseur. La transmission est assurée aux deux barres à roue par un système hydraulique trois-positions permettant soit de faire fonctionner la barre intérieure, soit celle placée sur le pont, soit encore de débrayer le tout en cas de panne afin de permettre l'installation d'une barre franche de secours. Cet appareil à gouverner de marque Seipem est fabriqué en Italie et se caractérise par un nombre de tours réduits et une absence totale de jeu.

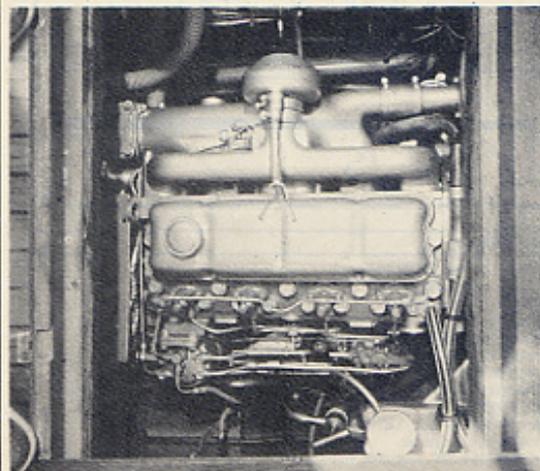
Dans le domaine des aménagements, il n'y a pas de contremoule sauf pour le roof, les vaigrages étant réalisés en épaisse moquette synthétique lavable ou en panneaux de teck. De même, toutes les boiseries sont en teck et non plus en acajou sapelli, habituel au chantier. Enfin, les cloisons sont stratifiées à la coque et non plus vissées et collées comme sur les autres modèles de cette maison. Les finitions ainsi obtenues sont de grande qualité.

Les mâts de chez Francespar sont propres, bien réalisés et solidement haubannés. Les espars sont posés sur le pont, les cadènes reprises au bordé soit par des goussets, soit par des tirants. Tout est sérieux et bien monté.

Moteur et installation électrique

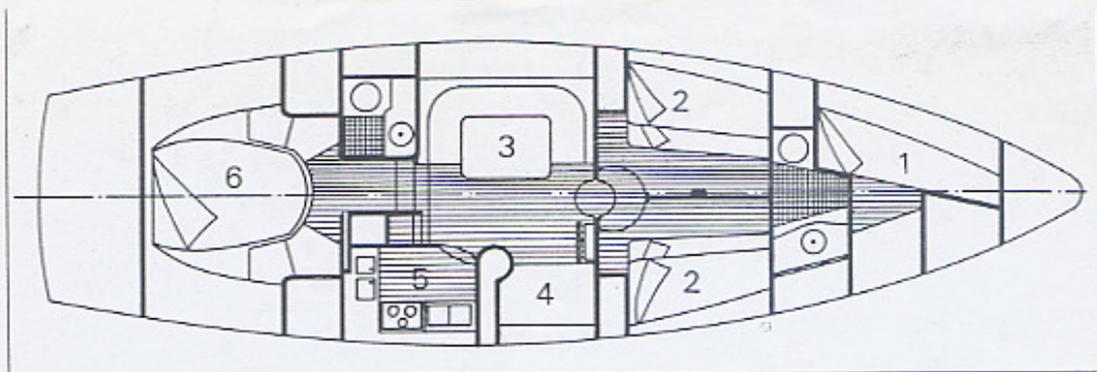
Pas de concessions en ce qui concerne le moteur et sa puissance, l'objectif du bateau étant de pouvoir remonter un fort vent ou maintenir un horaire en toutes conditions. Le moteur choisi est le Perkins diesel 4236 développant 83 CV à 2.400 tours/minute. Le compartiment moteur, sous le plancher du carré, est insonorisé et facilement accessible par un panneau mobile. Ce dernier est cependant trop grand et lourd à manipuler et, l'on aurait avantage à ce qu'il soit présenté en deux parties. Les réservoirs de fuel en inox sont au nombre de trois, plus une nourrice de distribution et leur capacité totale de 700 litres environ. Ce fuel se trouve réparti sous la banquette bâbord du carré équilibrant ainsi la réserve d'eau placée à l'opposé. Arbre d'hélice et pot d'échappement sont en inox. Le tableau central moteur regroupe compte-tours, indicateur de

charge, pression d'huile, température d'eau et jauge à carburant. En ce qui concerne l'électricité, sont installés à bord deux groupes de batteries d'une capacité totale de 525 ampères/heure en 12 volts alimentés séparément par deux alternateurs de 45 ampères chacun. Deux indicateurs de charge de batterie sont installés, de même qu'un redresseur de courant 220 volts et installation pour prise à quai. Lors de notre essai, certains circuits nous ont créé quelques soucis, mais sans doute est-ce à mettre à l'actif d'un petit défaut de jeunesse. En vitesse de croisière, nous avons obtenu assez facilement 8 nœuds et même par grand vent, toutes les manœuvres se font avec beaucoup de facilité. Sous voiles, un disque vient freiner l'arbre d'hélice, le principe est bon mais la poignée destinée à le mettre en fonction bien trop faible et, telle quelle, difficile à utiliser et sans effet.



Accastillage

- 1 La ferrure d'étrave en inox est à double davier et permet de garder à poste l'ancre principale, un petit pavois brise-lames protégé efficacement le pont.
- 2 La plage avant est agréable, elle est occupée par le guindeau électrique dont la mise en route par contacteur à pied est très mal placée. Les deux panneaux Goiot sont destinés à la cabine avant et aux toilettes.
- 3 Le pied de mât reçoit les winches de foc et de grand-voile, la bôme celui de la prise de ris. Deux balcons de part et d'autre permettent de se caler lors des manœuvres. A l'usage, ils ne sont pas très pratiques car trop proches du mât; de plus, leur présence ne nous semble pas indispensable si ce n'est pour assurer une certaine protection des manches à air et capots Goiot donnant sur les cabines.
- 4 Le grand roof dont la forme ne nous a pas séduit ne laisse que peu de place aux passavants. Il se poursuit par des hiloires jusqu'au siège du barreur. Il n'y a donc pas de vrai cockpit, ceci étant dicté par la disposition des aménagements. Les deux banquettes sont cependant confortables et le siège du barreur également sauf à la gîte. Par ailleurs, dans ces conditions, il n'est pas facile de passer entre la barre et les winches d'écoute votre main n'ayant pas grand chose à quoi se rattraper. Remarquez sous le siège du barreur la sortie de la barre franche, de part et d'autre les platines de renvoi d'écoute, le fut de barre surmonté de son compas. La plage arrière reçoit deux grands coffres qui peuvent servir de soutes à voiles leur volume étant important. Remarquez la coupée arrière pour l'installation d'une passerelle. Il n'y a pas de barre d'écoute, mais ce n'est pas nécessaire sur ce type d'unité. La bôme de l'artimon est assez gênante lorsqu'on barre debout, c'est une habitude à prendre.



Emménagements

Point fort du 12.000, l'aménagement est traité avec soin. On pourra être surpris par le style « italien » très design de l'ensemble — et différent des habitudes Dufour, mais après tout pourquoi ne pas tenter autre chose ? — avec ses meubles aux lignes arrondies, éclairage indirect, boiseries claires, moquette épaisse... Pour vivre en mer, cela ne sera pas toujours idéal, mais après tout si l'on fait le compte des journées de navigation et de celles passées au port, on ne peut qu'accepter cette orientation donnée au 12.000.

- 1 Le poste avant est à l'origine une soule à voiles, une grande panneau en assure l'accès vers le pont, on peut, sur option, y installer une couchette de marin et à l'opposé un établi de petit atelier, toujours utile sur un bateau de cette taille.
- 2 Un cabinet de toilette de belles dimensions y donne suite. Comme il se doit, il est équipé d'une armoire de toilette, w.c., lavabo et douche, l'écoulement se faisant dans un bac étanche ; l'eau usée est repompée à la mer par l'intermédiaire de la pompe de cale équipée d'un bi-passe. Les deux cabines qui suivent ont toutes les deux accès à ce cabinet de toilette par une porte indépendante. Elles sont identiques et comportent deux couchettes simples superposées, une penderie, un capot ouvrant et bien entendu un éclairage individuel pour chaque dormeur. Sur option, une couchette double peut être installée. Ici comme ailleurs, vaigrages et plafonds sont recouverts de moquette lavable. On s'y trouve bien et ce sont d'excellentes cabines à la mer.
- 3 Le carré surélevé est placé sous le grand roof, véritable pièce d'appartement et en contact direct avec l'extérieur grâce aux grands hublots aux hiloires. Dufour n'a pas voulu de timonerie semi-fermée recouverte d'un hard-top, comme sur la plupart des litiés, mais cette solution, que l'on retrouve davantage sur les bateaux à moteur, d'est un choix qui personnellement n'est

pas pour nous déplaire. Il donne davantage de volume aux emménagements, mais il abandonne aussi la solution du vrai cockpit. Cela étant, vous apprécierez à bâbord la grande banquette en U transformable en couchette double, et au centre la grande table montée sur un pied télescopique. Dans les vaigrages sont habilement escamotés de grands placards.

- 4 A tribord, on trouve la timonerie intérieure avec sa barre à roue, le tableau de contrôle moteur électrique est par ailleurs assez mal placé car trop bas ; un coup de botte est vite donné ; la table à cartes est orientée perpendiculairement à la marche. Cet ensemble est suivi par un placard et un bar tout en arrondi. La visibilité vers l'extérieur est bonne, un esluie-glaces efficace offre au barreur une bonne visibilité même par mauvais temps. De même, un panneau de roof permet la surveillance des voiles et l'aération de la pièce est assurée également par deux hublots coulissants qui, malheureusement, ne sont pas étanches.
- 5 La cuisine, dans le prolongement, est en contrebas, véritable petite pièce indépendante et remarquablement agencée. On y trouve un réfrigérateur de 165 litres, un congélateur de 65 litres dont le compresseur se trouve sous la table à cartes. La cuisinière trois-feux et four est installée sous une hotte aspirante. Les éviers inox sont au nombre de deux alimentés sous pression par eau chaude et froide ou pompe manuelle et une réserve d'eau de 700 litres est stockée en trois cuves inox sur tribord.
- 6 Une petite coursive centrale mène dans la cabine arrière, ou plutôt : chambre à coucher, équipée d'un grand lit central de forme ovale (difficile à utiliser en mer) éclairée et ventilée par quatre hublots ouvrants placés dans le bordage. Nombreux placards et étagères. L'éclairage électrique assuré par des « spots » intégrés est réussi et agréable. Un cabinet de toilette privé est attenant à cette cabine, il est complet et confortable, mais l'éclairage de jour y est parcimonieux.

Comportement à la mer

Destiné à la grande croisière rapide avec un maximum de confort, le Dufour 12.000 se doit de répondre à ce programme. Pour nous, il semble que le compromis soit heureux. En effet, le déplacement du bateau est assez fort, mais le plan de voilure déjà important ; aussi, nous avons été agréablement surpris par ses performances dans le petit temps. Il est vrai que la carène est élégante et la surface mouillée plutôt raisonnable. Les lignes d'eau très douces n'offrent guère de difficulté ou de résistance à l'avancement et l'écoulement de la vague arrière ne présente aucune turbulence. Les manœuvres se font avec aisance, on vire pratiquement sur sa longueur. Le cap au près est bon et l'on n'éprouve nul besoin de mettre la mécanique en route. Un bon point donc dans ce type de temps qui convient parfaitement au Dufour 12.000, bien que nous ayons été considérablement gênés par la coupe et la qualité des voiles dont le tissu avait une fâcheuse tendance à se déformer.

Dans la brise fraîche, la situation devient plus délicate et deux alternatives s'imposent : ou tout affaler si vous manquez de bras (au moteur vous ferez route, même contre cinquante nœuds de vent) ou réduire la toile, ce que nous avons fait.

Conclusion

Dans cette catégorie de motor-sailer, il n'est pas très facile de réaliser un bateau vivant et amusant à barrer. Pourtant, avec le 12.000, il semble que Dufour, à peu de choses près, y soit parvenu et nous nous devons de saluer cette « performance ». Bien entendu avec sa silhouette un peu haute, ce bateau ne peut renier sa vocation de grand croiseur conforta-

l'anémomètre oscillant entre 30 et 35 nœuds de vent.

Grand voile ferlée, nous faisons route au près sous inter et artimon. A cette allure, nous constatons deux choses : 1) la raideur à la toile n'est pas exceptionnelle et, de ce fait, la situation n'est pas très confortable. 2) la dérive est importante compte-tenu de l'important fardage, du poids dans les hauts, et paradoxalement d'une surface mouillée sans doute insuffisante.

Rassurez-vous, vous ferez du chemin, le tout est de ne pas vouloir « pointer » comme sur un bateau de course-croisière. Toutefois, si vous tenez à le faire, il vous suffira de mettre le moteur au ralenti et, dans ce cas, vous tiendrez tête en cap et en vitesse à n'importe quelle unité sophistiquée. Ceci étant précisé, la carène passe bien, sans taper, les mouvements restent doux. Si le 12.000 n'est pas toujours très à l'aise dans ces conditions, il le redévient instantanément dès que l'on choque les écoutes. Là, la surface mouillée réduite et l'élégance de la carène sont payantes et, si la brise reste fraîche, des pointes à 10 nœuds seront monnaie courante, mais il importe de soigneusement équilibrer la voilure afin de conserver la stabilité de route.

ble, mais la réussite et le confort des emménagements en dépendent, et il y a tout lieu d'être satisfait dans ce cas présent. Le bateau est bien construit, les finitions de qualité ; enfin, la vitesse sous voiles ou au moteur très satisfaisante et, à bord de cette unité, vous aurez plaisir à naviguer.

(Photos Roland de Greef)

LE POUR ET LE CONTRE

- Belle finition.
- Grand confort.
- Moteur puissant.
- Performances intéressantes.
- Passavants étroits.
- Absence de cockpit.
- Esthétique du roof.
- Cabine arrière peu utilisable en mer.