

DUFOUR 310

La vie de château

Le plus petit des Dufour Grand Large offre un volume et un confort très impressionnants pour sa taille.

Pour paraphraser une publicité célèbre : « Il a tout d'un grand ».

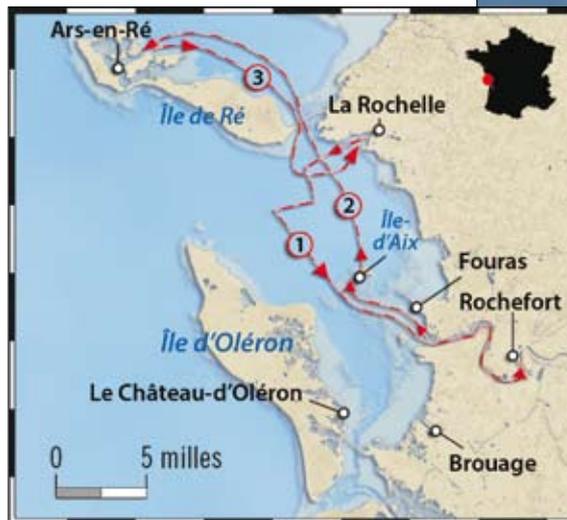
Texte : Loïc Madeline. Photos : Jean-Marie Liot.





LE LANCEMENT du Dufour 310

s'apparente un peu à un pari. Une démarche en tout cas volontaire et assumée de la part du chantier rochelais qui choisit d'élargir sa gamme à la fois par le haut (avec la sortie du 560) et par le bas avec ce 310 présenté pour la première fois au Salon de Paris. Les chantiers dits « généralistes » ont en effet largement délaissé le créneau du 9 m, leur offre de voiliers de croisière commençant généralement autour de 10 m. Si Bénéteau affiche encore un Océanis 31 à son catalogue, on sait que le 34 sera remplacé dès la rentrée prochaine alors que la remise à niveau du 31 n'est pas programmée. Il y a pourtant des 30 pieds très intéressants sur le marché, mais ils sont produits par des constructeurs plus petits et s'inscrivent davantage dans des niches comme le Pogo 30 ou le RM 890. La démarche n'est pas la même pour le chantier Dufour qui présente son 310 comme un croiseur familial plutôt classique avec tout le confort auquel nous ont habitués ses grands frères. La surprise, c'est d'avoir réussi à caser autant de volume, de cabines, d'équipements, et même la hauteur sous barrots dans une longueur imposée. Et quelle longueur ! 9,35 m, à 10 cm près celle du célèbre Arpège, bateau mythique qui a assuré le succès et la renommée du chantier de Michel Dufour qui s'appelait alors Le Stratifié industriel. A l'époque, en 1967, il s'agissait d'un très grand bateau. C'était d'ailleurs une sorte de prouesse technologique que de le réaliser en stratifié de verre avec une coque entièrement contremoulée. Les temps ont bien changé. Le 310 est aujourd'hui considéré comme un « petit » bateau. Une entrée de gamme, le premier bateau familial pour découvrir



la croisière. Difficile de le comparer avec un Arpège. On se dit que le 310 doit être beaucoup plus large, pour offrir cet incroyable volume. C'est vrai mais les 20 cm de différence au niveau du maître bau n'expliquent pas tout. Non, ce qui a vraiment changé, c'est l'architecture générale du bateau avec un minimum d'élancements, davantage de franc-bord et de rouf et surtout une largeur qui reste très importante jusqu'au tableau arrière. Les appendices ont également changé puisque nous sommes en présence d'un bi-safran, une conséquence logique de l'élargissement des lignes arrière. Mais avant de détailler les dessous, voyons plutôt comment ce 310 nous accueille. Amarré sur le ponton professionnel au pied du travelift du port des Minimes, il a déployé sa capote pour protéger sa descente de la pluie. On aime. La hauteur du franc-bord est moins engageante, d'autant que nous sommes chargés de nos affaires et de l'avitaillement. Nous voici vite à l'abri de la pluie pour ranger notre nourriture et caser nos sacs. A priori les équipets de la cuisine sont déjà occupés par la vaisselle mais il reste de la place dans ceux du carré, immédiatement accessibles, dans la partie centrale de la table du carré également et sous les assises des banquettes.

TROIS JOURS A BORD POUR DECOUVRIR LE BATEAU

La suite du programme consiste simplement à larguer les amarres et à partir en croisière. Oh, une mini-croisière de trois jours seulement, mais en profitant des escales et en n'ayant pas peur de s'aider du moteur quand le vent fait défaut. Davantage qu'une pluie un peu insistante le premier jour de notre balade, c'est la faiblesse d'Eole qui aura conditionné le programme. Moins il y a de vent et moins on va vite. Moins on va vite et moins on va loin ! En sortant du port des Minimes, nous prenons bien soin de contourner la nouvelle digue qui n'en finit pas de s'affaisser au point de repousser toujours plus le chenal vers

la tourelle Richelieu. Puis nous mettons le cap, au près, vers l'île d'Aix. Une navigation tout ce qu'il y a de tranquille avec 6 ou 7 nœuds de vent et un petit clapot. Dans ces conditions, nous regrettons la petite surface du foc autovireur. Bien sûr, les virements s'effectuent sans que personne n'ait à bouger dans le cockpit. Un vrai confort. Mais les relances sont laborieuses et le bateau peine à accélérer. Faute de gîte, l'absence de cale-pieds au centre du cockpit n'est pas un handicap. Nous aurions aimé également une poignée sur les consoles de barre. L'écoute de grand-voile, comme celle du foc autovireur, revient sur le piano, à l'arrière du rouf. Le palan de la GV est bien fixé en fond de cockpit mais celui-ci est très dégagé en l'absence de table ou de barre d'écoute. Le barreur peut choisir sa place, au vent ou sous le vent. La présence d'une double barre à roue choque d'autant moins que si notre 310 est court, (Suite page 60)



▲ Grée dans son bassin, l'Hermione a fière allure. Premiers bords prévus en septembre !



“ Avec le foc autovireur, le point de tire de la voile est très rentré, ce qui permet de bien serrer le vent aux allures de près. ”



Bienvenue à Rochefort

Naviguer hors saison facilite les rencontres, mais nous voulons croire que l'accueil que vous recevrez en faisant escale à Rochefort sera tout aussi sympathique que celui que nous ont offert Rodolphe et Christian. En ce samedi d'avril un rien pluvieux, ils craignaient de ne pas avoir de bateaux à recevoir et nous ont aussitôt répondu à la VHF. Car pour entrer au port de Rochefort, il faut que la marée soit haute et que la passerelle soit ouverte. Cette dernière doit être changée dans le courant du mois de mai. En fait, la porte qui ferme le bassin à flot et la passerelle ne feront plus qu'un. On va vite oublier le pont tournant et ses grincements un rien bruyants. Mais il faudra toujours quelqu'un pour laisser le passage libre. Le port de Rochefort a l'avantage d'être à la fois en pleine ville et calme la nuit. C'est un repaire sympathique de candidats au grand voyage mais aussi de navigateurs qui reviennent d'un tour du monde ou de l'Atlantique. Autant dire que les rencontres sont riches d'infos et d'expériences sur ces pontons-là. A la capitainerie, on vous donnera tous les documents nécessaires à une découverte approfondie de la ville – passage par la Corderie obligatoire – et si, comme nous, vous faites escale avant mai, on vous offre la première nuit (ensuite, c'est la troisième qui est cadeau)! Notons enfin que le ponton devant la Corderie sera doublé cet été pour l'accueil plaisir.

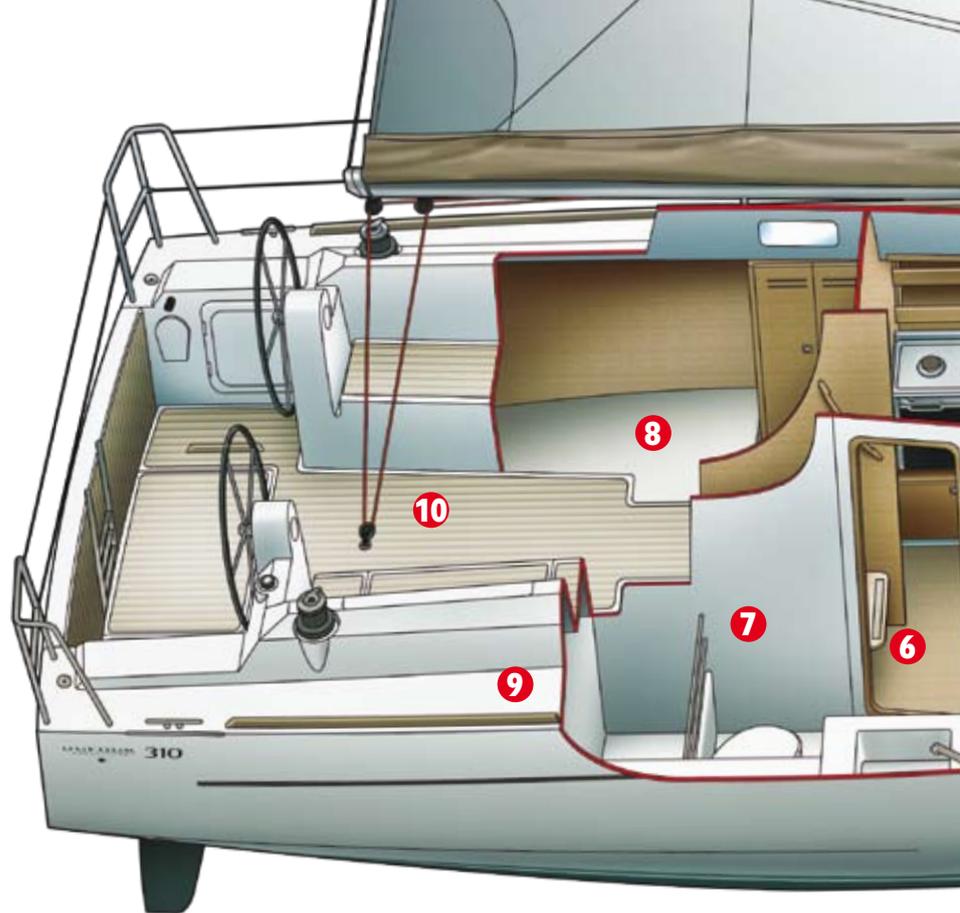


▲ Rodolphe et Christian nous ont accueillis avec chaleur un jour où la météo était un peu triste. Merci à eux!

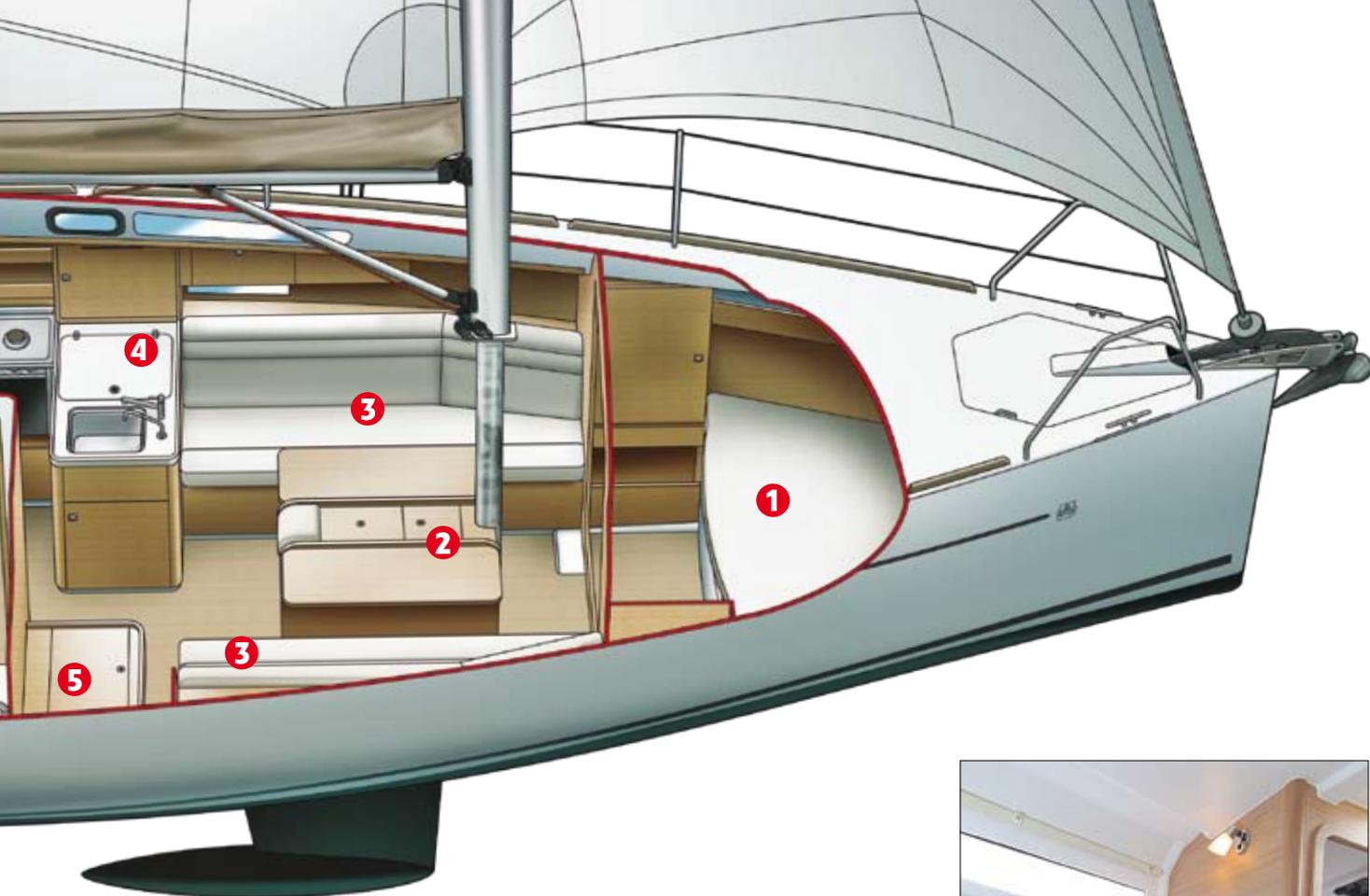
EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	9,35 m
LONGUEUR FLottaISON	8,70 m
LARGEUR	3,20 m
TIRANT D'EAU	1,90 m
DEPLACEMENT	4 940 kg
LEST	1 300 kg
SURFACE VOILES AU PRES	50,30 m ²
FOC	16,80 m ²
GRAND-VOILE	33,50 m ²
SPI ASYMETRIQUE	62 m ²
MATERIAU	stratifié verre/polyester
CONSTRUCTION	coque au contact, pont en injection
MOTORISATION	Volvo 19 ch sail drive
RESERVOIRS CARBURANT	90 l
RESERVOIRS EAU	160 l
ARCHITECTE	Umberto Felci
CONSTRUCTEUR	Dufour Yachts
CATEGORIE CE	B pour 6 pers
PRIX DE BASE	88 670 €
PRIX BATEAU ESSAYE	108 297 €

Principales options : pack Adventure Sailing 12 396 € (chauffe-eau, tableau arrière basculant, groupe froid, bancs en teck, chargeur de batteries, 220 V, centrale de nav' et traceur de cartes, guindeau, capote, four...), antifouling 926 €, spi asy et accastillage 1 764 €, mouillage et amarrage 1 417 €, intérieur chêne 2 388 €, VHF 736 €...



C'est grand, et c'est très clair également grâce aux hublots zénithaux qui s'ajoutent aux hublots de rouf et de coque.



Le Dufour 310 en 10 points

1. Dans la cabine avant, la hauteur sous barrots est de 1,78 m. Le lit mesure 1,97 m par 1,19. Un capot de 0,50 x 0,50 m assure l'éclairage naturel et la ventilation.

2. La table du carré mesure 1,10 m par 1,16 une fois dépliée. La partie centrale (0,27 m de large) abrite un beau volume de rangement.

3. La couchette bâbord est un peu plus courte que la tribord en raison de la présence du meuble de cuisine : 1,87 m de long contre 2,05. Les deux affichent 0,65 m de large aux épaules et forment de belles couchettes d'appoint.

4. Le plan de travail de la cuisine mesure 1,01 m par 0,53. En version de base, il n'y a pas de four mais seulement un réchaud deux feux.

5. Le plateau de la table à cartes (à l'intérieur des fargues) mesure 0,68 m par 0,48.

6. La hauteur sous barrots est de 1,86 m au pied de la descente et encore de 1,76 m au niveau de l'épontille.

7. La hauteur sous barrots est de 1,86 m dans le cabinet de toilette.

8. La couchette arrière mesure 1,94 m par 1,10. Elle s'élargit très vite en arrière du moteur (1,84 m et encore 1,64 m en pied de lit). La hauteur sous barrots est de 1,84 m.

9. Largeur des passavants : entre 0,32 et 0,33 m.

10. Le cockpit (2,40 m de long) est très large au niveau du barreur (1,95 m), il fait encore 1 m de large entre les bancs (1,22 m x 0,40 m).



▲ On utilise la banquette tribord pour s'asseoir à la table à cartes.



▲ La cabine arrière bénéficie d'un grand hublot donnant sur le carré en plus des deux hublots ouvrants (intérieur cockpit et rouf).



▲ La cabine avant ouverte sur le carré participe à la sensation d'espace. En fermant le battant bâbord, on peut redonner à la couchette sa taille standard.

son cockpit est particulièrement large. A l'île d'Aix, le vent de secteur sud rend le mouillage inconfortable et nous décidons d'aller nous abriter dans la Charente toute proche. Avec la marée montante, nous glissons tranquillement entre Fouras et l'île Madame en bénissant la capote qui nous protège des averses. Le barreur reste seul sous la pluie à éviter les corps-morts qui semblent venir à notre rencontre avec le flot. L'heure n'est pas au tourisme historique et nous ne jetons qu'un œil distrait aux Fontaines royales où les vaisseaux de Sa Majesté faisaient le plein d'eau douce avant de prendre le large. Une fois passé le fort Lupin et son impressionnante muraille en arc de cercle, nous nous guidons en suivant les alignements plantés dans les méandres du fleuve. Un cargo annonce qu'il nous rattrape et nous nous faisons tout petits en nous rapprochant de la berge. Il est temps de rouler le foc et de lancer le moteur. La silhouette élancée du pont transbordeur émerge bientôt des étendues de roseaux : nous approchons de Rochefort. Le gréement de l'*Hermione*, qui domine la Corderie Royale, nous confirme notre arrivée à bon port. Avouons-le : nous ne sommes pas fâchés de retirer nos cirés pour profiter de la chaleur du carré. Les cirés trouvent place dans la salle d'eau où une grande penderie leur est réservée. Gianguido Girotti, le responsable marketing du chantier, laisse parler ses origines italiennes et s'installe au fourneau pour nous préparer... des pâtes, évidemment ! Et tout de suite l'on remarque qu'il existe en fait deux espaces de vie sous le rouf, indépendamment des cabines. Entre cuisine et table à cartes, on se tient debout, on parle des plats en préparation ou de la route à suivre. On s'appuie d'une fesse sur l'habillage en cuir de la table du carré. Un peu comme dans une réception où les amis préfèrent



▲ Le plan de voilure fait la part belle à la grand-voile. le foc autovireur est très étroit.

s'inviter dans la cuisine plutôt que de s'installer dans le salon. Le signe en tout cas que l'on se sent bien à bord. Le volume y est pour beaucoup et, au risque de nous répéter, nous avons vraiment l'impression d'être à bord d'un bateau sensiblement plus grand. Sentiment qu'il est facile de confirmer mètre en main : 1,86 m de hauteur sous barrots au pied de la descente et encore 1,76 m au niveau de l'épontille. Même impression d'espace dans le cabinet de toilette et lit particulièrement large dans la cabine arrière. Il doit bien y avoir un truc pour expliquer tout ce volume ? En fait, il y en a même plusieurs, des astuces pour optimiser l'espace. Outre la longueur à la flottaison maximum et le maître bau qui se prolonge presque jusqu'au tableau arrière, le traitement des emménagements est particulièrement intelligent. Dans le carré, ce sont des banquettes excentrées au maximum : d'ailleurs, les rangements sont limités derrière les dossiers. On note aussi que la rangée supérieure d'équipets s'arrête bien avant la cloison avant : pourquoi installer des rangements qui seront trop étriqués pour être vraiment utiles ? Mieux vaut économiser de l'espace et du poids.

UNE POINTE AVANT MODULABLE

Le coup de génie, c'est cette pointe avant largement ouverte. Du volume en plus pour le carré sans que l'on ait l'impression d'avoir affaire à un lit breton. C'est bien joué, même si c'est au prix d'une couchette avant raccourcie. Rassurez-vous, à l'heure de chercher le sommeil, elle retrouve une taille tout à fait décente mais il faut fermer au moins la porte bâbord pour déployer le lit dans son entier. Dans un premier temps, on est un peu perplexe devant le système retenu mais à l'usage on s'y fait très bien. D'autant que la partie de la couchette que l'on démonte dans la journée vient former un dossier plutôt agréable quand on souhaite lire en toute décontraction. Alors finalement on veut bien d'un lit raccourci dans la journée, c'est pour la bonne cause, celle du confort. D'autant que les dimensions du couchage sont plutôt exceptionnelles sur un bateau de cette taille avec encore 75 cm de large au niveau des pieds. Il y a quand même des choses étriquées à bord, mais pas tant que cela. Nous pouvons citer la table à cartes. Ce n'est pas tant la surface de son plateau qui nous gêne : il est largement assez grand pour y poser un ordinateur ou une tablette. Mais il n'y a pas tant de place dévolue aux instruments, contre le bordé. Et surtout on cherche où l'on pourrait stocker des livres, des ouvrages de navigation, par exemple. Il y a bien un rangement mais il est vraiment caché sous le siège, il faut soulever le coussin de l'assise pour y accéder et son ouverture est à peine assez large pour y glisser la main ! A l'usage, la cuisine, ou plutôt son plan de



Une image classique de la Charente avec un carrelot au premier plan et un vraquier qui remonte le fleuve dans la boucaille.

travail, ne se révèle pas aussi pratique qu'il en a l'air. En effet, c'est l'ouverture du réfrigérateur qui forme plan de travail. Dès que l'on a posé dessus une boîte d'œufs, un paquet de beurre et un bol, l'accès au frigo est interdit, au moins malaisé. Difficile de trouver une solution à ce problème, peut-être une deuxième ouverture, plus petite ? On y repensera demain. Pour l'heure, il est temps de se mettre au lit. Le sommeil viendra vite après une longue journée et un dîner animé. Je me retrouve sur la couchette tribord du carré. Je n'ai pas de tête de lit alors que Gianguido, en vis-à-vis, peut caler ce qui lui sert d'oreiller contre le meuble de cuisine. Mais ma banquette est plus longue. En déposant les dossiers des banquettes, la largeur du

“ La cravate à mi-hauteur et le hublot de coque aident à faire passer le franc-bord. La plage arrière reste largement au-dessus de l'eau. ”



couchage est tout à fait correcte même si on aimerait un matelas un peu plus épais. Tous nos hublots sont équipés d'occultants, la nuit sera calme. Après une rapide douche (dans des sanitaires impeccables) et un copieux petit-déjeuner, nous sommes bons pour renfiler nos cirés : Rodolphe, qui nous a accueillis hier soir, est là pour nous ouvrir la porte et nous rendre à la Charente. Après un petit arrêt devant le bassin de radoub de l'*Hermione* (qui vaut bien une photo), nous faisons route vers la mer. Coup de chance : la pluie s'arrête et le ciel se dégage comme nous arrivons en mer. Ajoutons que le vent est portant et c'est avec le sourire que nous préparons le spi pour rejoindre l'île d'Aix encore une fois sur notre trajet. Le 310 est équipé d'un spi asymétrique



▲ A trois ou quatre, la place ne manque pas autour de la table du carré. Les équipets contre le bordé s'interrompent bien avant la cloison avant : ils n'auraient pas été assez profonds.

LE DUFOUR 310 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Dufour 310	Winner 900	RM 890	Océanis 31	Delphia 31
LONG.	9,35 m	9 m	8,90 m	9,30 m	9,48 m
LONG. FLOTTAISON	8,70 m	8 m	8,80 m	8,94 m	9,75 m
LARGEUR	3,20 m	2,96 m	3,42 m	3,39 m	3,40 m
TIRANT(S) D'EAU	1,90 m	1,60 m	1,55 m (biquille)	1,80 m	0,75-1,65 m
DEPLACEMENT	4 940 kg	3 300 kg	3 200 kg	4 850 kg	5 200 kg
LEST	1 300 kg	1 350 kg	1 060 kg	994 kg	1 650 kg
SV AU PRES	50,30 m ²	51 m ²	52 m ²	49,20 m ²	45 m ²
ARCHITECTE(S)	Umberto Felci	Van de Stadt	Marc Lombard	Finot/Conq	Andrej Skrzat
MATERIAU	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.	CP époxy	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.
CONSTRUCTEUR	Dufour Yachts	Winner	Fora Marine	Bénéteau	Delphia
PRIX DE BASE	88 670 €	88 433 €	97 123 €	83 684 €	87 700 €

L'avis de Voile Magazine : Le concurrent le plus direct du Dufour 31 est l'Océanis 31 aux caractéristiques très proches. Le Delphia est une alternative à comparer avec la version dériveur lesté du Dufour. Le Winner et le RM sont plus légers et jouent aussi la carte de la performance.

qui s'amure au bout d'un tangon amovible. Le système de fixation de cet espar (Sparcraft) se révèle finalement assez simple à utiliser. Ce petit bout-dehors n'a rien d'impressionnant mais il permet quand même de dégager le spi de l'étau. Le spi est stocké dans une chaussette, envoi et affalage s'effectuent sans difficulté. Les bras de spi reviennent sur les winches placés sur les hiloires, en avant du barreur. Malgré le vent faible, nous arrivons même à gîter. Mais le contrôle reste toujours très facile à la barre. Les deux safrans sont courts car ce sont les mêmes qui équipent la version dériveur, ce qui limite forcément leur allongement. Mais leur efficacité n'a pu être prise en défaut. C'est bien simple : à faible vitesse, le bateau est à plat et les deux safrans travaillent et quand le bateau gîte, le safran sous le vent est placé de manière très efficace à la verticale. Et sa surface limitée est largement suffisante puisque le bateau va vite.

LE TABLEAU BASCULE EST TRES PRATIQUE

Bon, quand on dit qu'il va vite, tout est relatif. Nous ne sommes pas à bord d'un régatier et en dessous de 5 nœuds de vent, le recours au moteur est vivement recommandé. Au près, nous naviguons, par 10 nœuds de vent, entre 5 et 6 nœuds. Au portant, avec l'aide du spi, on atteint les 7. Pas de quoi se faire une réputation de régatier mais pas de quoi rougir non plus. L'angle de remontée au vent n'est d'ailleurs pas ridicule, entre 85 et 90° sur le compas. Au fait, c'est déjà l'heure de la pause : nous dirigeons l'étrave vers une minuscule plage située au nord de l'île d'Aix. Deux corps-morts n'attendent que nous mais nous préférons mouiller au plus près de la côte. L'occasion est trop belle de vérifier le bon fonctionnement du guindeau. De ce côté, pas de problème. En revanche, l'ancre à bien du mal à passer entre la drosse de l'enrouleur et le balcon. Un montage à revoir d'urgence, ce que nous promettront aussitôt les deux représentants du chantier. Une fois le bateau stabilisé, nous pouvons basculer le tableau arrière. La surface ajoutée au cockpit n'est pas immense mais elle permet de déplier et de gonfler l'annexe sans avoir besoin de s'aventurer sur la plage avant. On apprécie d'autant plus que la mise à l'eau sera facilitée. La plage de bain ou d'embarquement déployée est largement dégagée de la surface de l'eau mais l'indispensable échelle de bain est en place. Avec un rayon de soleil, la meilleure place n'est pourtant pas sur la plage de bain – en tout cas tant que l'on ne prend pas de bains –, mais confortablement installé sur les bancs du cockpit, en s'adossant aux grands hublots qui éclairent cabines arrière et cabinet de toilette. Notre nouveau départ vers l'île de Ré va nous donner l'occasion de goûter du moteur. En attribuant au chantier une bonne note



Les interrupteurs de commande moteur ne sont pas très accessibles.



Les winches de rouf qui reçoivent les écoutes de GV et foc sont bien placés, même à la gîte.



L'indispensable cale-pieds est présent pour le barreur.



Voilà une « bibliothèque » bien mal placée et difficile d'accès.



Un petit loquet discret permet de modifier la position du miroir dans la salle de bains à l'heure de la toilette.



Les coussins qui complètent le couchage avant peuvent former dossier à l'heure de la lecture.



La capote (optionnelle) présente de belles échancrures pour offrir des mains courantes.



On se répète, mais un cale-pieds central est indispensable dans un cockpit de cette largeur.



L'unique plan de travail est aussi l'ouverture du frigo. Pas facile de préparer un plat sans pouvoir accéder au compartiment froid!



Encore un rangement malin pour le panneau qui ferme l'évier : il se case sous le four, bloqué par un petit picot.



Une vraie main courante sur le dessus du rouf et des passavants assez larges pour se déplacer.

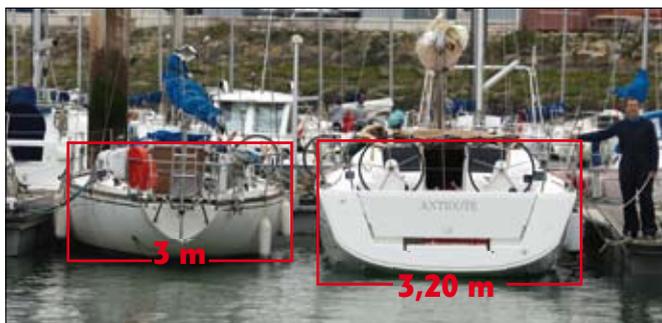


Très bien vu, ce tiroir à couverts qui coulisse au-dessus du coffre de la table du carré.

« Après deux jours tout gris, le soleil est de retour dans les pertuis. L'équipage apprécie. »



pour l'isolation. Le sonomètre est formel, ce petit Volvo est tout à fait discret. Peut-être pas au point de piquer un roupillon dans la cabine arrière pendant le voyage diesel mais le niveau sonore est très supportable dans le carré comme dans le cockpit. Heureusement Eole revient pour nous accompagner jusqu'au fier d'Ars. Nous profitons d'une magnifique soirée amarrés à un corps-mort dans la fosse de la Patache. Les faibles coefficients de marée nous font renoncer à gagner le port : il faudra revenir avec la version dériveur ! Du coup, nous décidons de repartir juste après le dîner pour une petite nav' de nuit jusqu'à La Rochelle. Une occasion de plus d'apprécier la présence de la capote. Nous l'avions repliée tout à l'heure pour une séance de prises de vue dans le Fiers et l'établir maintenant change radicalement l'atmosphère dans le cockpit. Le barreur peut facilement contrôler sa navigation sur l'écran du traceur. Il ne fait pas chaud mais le passage du pont de l'île de Ré puis l'arrivée sur La Rochelle nous tiennent tous éveillés. En deux jours, nous avons trouvé nos marques et nos sacs de couchage apparaissent sitôt le bateau amarré. Une dernière journée de navigation permettra de confirmer le jugement que nous portons sur ce sympathique croiseur, un bateau qui en donne vraiment beaucoup pour sa taille. Certainement pas une révolution comme a pu l'être l'Arpège en son temps mais la promesse alléchante de croisières confortables. Si l'aspect marin pourrait être plus soigné avec de vraies mains courantes sous le pont et un rouf moins glissant sur ses arêtes et ses panneaux, il faut reconnaître que les aspects pratiques sont bien présents avec des espaces de rangement nombreux et bien conçus. Le grément sans pataras est facile à utiliser même si le choix du foc autovireur mérite d'être remis en question en fonction de votre style ou de votre zone de navigation. ■



« Nous n'avons pas pu nous empêcher de prendre la photo : entre l'Arpège et le 310, quelque 45 ans et un monde d'écart. La différence entre les deux tableaux arrière est éloquent mais il y a aussi le franc-bord et les élancements qui ont changé du tout au tout. »

Discretion appréciée



Le Dufour 310 est équipé en série d'un Volvo D1 20 monté en sail drive qui délivre une puissance de 18 ch. L'accès est facile en soulevant la descente montée sur vérins ou par des panneaux latéraux via la cabine arrière ou les toilettes. Nous avons été séduits par le niveau sonore mesuré et ressenti. Pour les manœuvres de port, il ne faut pas oublier que l'effet « coup de fouet » n'est pas opérant avec le bi-safran. Nous étions équipés d'une bipale repliable, une option facturée 907 €. »

Conso



CAPACITE DU RESERVOIR CARBURANT **90** litres

AUTONOMIE EN VITESSE DE CROISIERE **65** heures

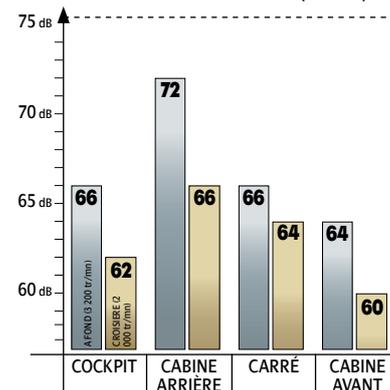
Vitesse



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

VITESSE MAXI **7,5** nœuds
3 200 tr/mn

Niveaux sonores (en dB)



« Un moteur à la fois sobre et silencieux : c'est tout bon ! »