

DUFOUR 470 *La brise tout en douceur*

Quelques bords tirés devant La Rochelle en avril dernier nous avaient mis l'eau à la bouche. Un 100 milles hivernal confirme la bonne étoile de ce croiseur au design contemporain et au comportement marin.

Texte : Damien Bidaine. Photos : François-Xavier de Crécy.

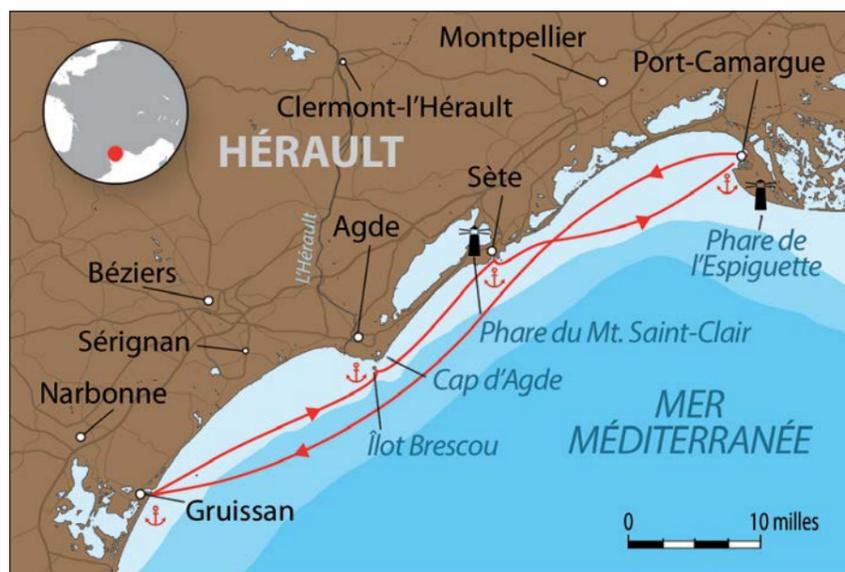
ET SI ON LARGUAIT le premier ris ? Il nous reste à peine 10 milles à courir au près le long de la côte occitane pour rejoindre Port-Camargue. Ça sent bon l'escale ! Pourtant nous sommes au top en mer, sous voiles sur ce Dufour 470 qui nous avait déjà séduits lors d'un premier essai en avril dernier dans une version Perf. Mais sous-toilé dans cette version Ocean dans le petit air de cette fin de matinée, il manque un peu de mordant... Nous n'aurons pas le temps de nous poser deux fois la question que la brise rentre de nouveau. Petite, jolie puis franchement bonne en quelques minutes ! Bienvenue en Méditerranée par régime de tramontane. C'est en réalité sous deux ris que nous finissons ce « 100 milles à bord », mais dans la joie, avec un grand sourire aux lèvres et pas mal d'embruns dans la capuche, car cette unité a fait preuve d'un excellent comportement marin.

UN 470 TOUT NEUF RIEN QUE POUR NOUS !

Retour trois jours plus tôt devant Sillage Nautisme. Le concessionnaire historique du chantier rochelais sur la Méditerranée a mis à notre disposition sur le pouce ce Dufour 470 flambant neuf dont les aménagements sont encore sous plastique et l'électronique partiellement installée. Mais nous ne sommes pas venus tester un pilote automatique ! Alors on embarque l'avitaillement concocté avec gourmandise par nos deux lecteurs invités sur cet essai. On vérifie les pleins, on déballe les matelas de nos cabines et on fait le tour du propriétaire. Car il n'y paraît pas mais la bête est grande et très volumineuse. Le 470 dessiné par Umberto Felci, l'architecte chantier depuis vingt ans, est parfaitement dans l'air du temps avec sa carène très large (4,74 m) dont le plan du pont tire bénéfice avec de larges espaces de manœuvre et de circulation (la plage avant est immense) et un cockpit très dégagé. Au port en tout cas, amarré cul à quai avec son accès via la plateforme électrique et deux petites marches, la circulation est parfaite. Nous verrons bien en mer si tout cela est marin, notamment le grand vide laissé entre les deux postes de barre et la table du cockpit. Sur la version que nous avons essayée à La Rochelle, cet espace était occupé par un large coffre de pont (2760 €) aussi pratique pour le rangement, le farniente que pour se caler à la gîte. L'aménagement intérieur est semblable au premier modèle essayé. Une version avec seulement trois cabines, deux salles d'eau/WC et une immense douche attenante à la cabine propriétaire. Franchement, c'est très spacieux. Mais le 470 se décline aussi en dans une version charter qui optimise bien plus le volume de cette belle carène avec quatre cabines, huit couchages, plus une soute avant aménageable en cabine skipper. On passe d'un extrême à l'autre ! D'une manière générale, l'aménagement donne tout de suite

une impression d'espace et de volume renforcée par ces très larges hublots et les panneaux de pont zénithaux qui éclairent les boiseries claires et, au besoin, par une multitude d'éclairages indirects. Un sentiment de grand espace appuyé par le positionnement original de la cuisine contre la cloison de mât sur toute la largeur, qui dégage ainsi un immense carré. Une configuration maligne que Dufour a mise en place dès le 430 lancé en 2019. Mais si l'on doit chercher un précédent à ce 470, c'est bien chez son aîné qu'il faut regarder : le grand Dufour 530 lancé en 2020. Trêve de bavardage. Nous avalons un casse-croûte dans le cockpit et larguons les amarres pour progresser en avant lente dans le dédale des chenaux de cette immense marina (5000 anneaux, la plus grande d'Europe). Si la sortie se dessine, l'envoi des voiles et l'arrêt du 75 ch sont repoussés faute de vent. Rien d'anormal, c'était au programme. On attend la tramontane pour le début d'après-midi. Une première partie de navigation au moteur, mais en silence tant celui-ci est correctement insonorisé et qui nous permet de nous familiariser avec le plan de pont et son accastillage. Ce dernier est d'ailleurs très simple : le génois autovireur se gère seul depuis le piano bâbord de la descente ; tout comme l'ensemble drisses/bosses de ris/hale-bas. Seule la grand-voile, dont l'écoute est montée à l'allemande (c'est-à-dire qu'elle est dédoublée sur chaque bord), et les écoutes du code D reviennent sur les winches placés près du poste de barre. Mais le vent rentre et il est temps de voir si tout ça tombe bien sous la main de notre équipage. La GV est envoyée et bordée à la volée. C'est une autre affaire avec le foc dont le système autovireur, indiscutablement avantageux pour une croisière en équipage réduit, implique forcément plus de frottements et le recours à la manivelle

(Suite page 48)



▲ D'après les prévisions, nous devons faire un 100 milles dans la molle puis dans 18 nœuds au travers bon plein. La tramontane en a décidé autrement avec 30 nœuds au près sur la fin du parcours.

« La brise est glacée et les gants de quart n'étaient pas une option malgré un beau soleil d'hiver ! »



▲ Ça fume pour la séance photo sous voiles dans le fond du golfe du Grau-du-Roi !

Chez Luigi, la petite Italie

Accoster à Sète pour découvrir l'Italie ? Et pourquoi pas ? On parle bien de la cité comme de la Venise du Languedoc. Et puis surtout, Luigi est un personnage, un accueil en or et une cuisine de roi. Enfin, il n'y a pas que la tielle* et la bourride* dans la vie ! Et si vous faites escale à Sète pour la seiche et l'encornet, goûtez donc les spaghettis noirs à l'encre de seiche : un délice, tout autant que ses pizzas, ses pastas et autres mets ensoleillés. Pourtant cette adresse ne paie pas de mine, à 10 minutes à pied du port de plaisance en longeant le quai des Thoniers, mais située une rue au-dessus. Attention, Luigi est une célébrité, mieux vaut réserver. L'Italia Nel Piatto, 66 grand-rue Mario Roustan, tél. : 04 67 28 58 55. *Spécialités sétôises.



▲ Son restaurant ne paie pas de mine, mais c'est avant tout pour la carte que l'on se rend chez Luigi.



▲ La douche arrière n'est pas la plus grande, mais elle dispose d'une petite assise.



▲ Le sens de cette banquette nous intrigue, nous aurions largement préféré une table à cartes.



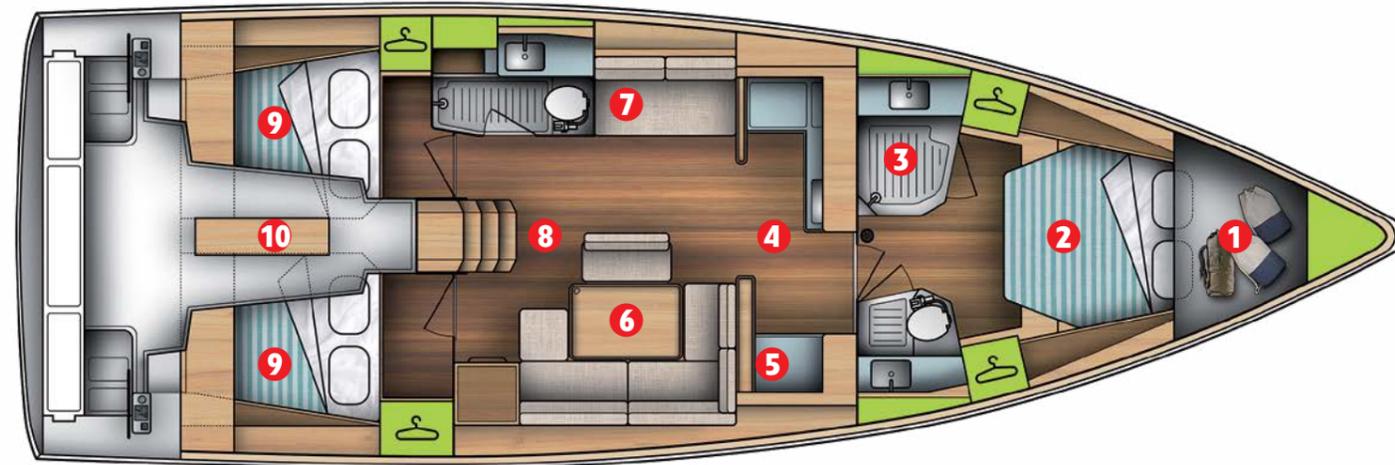
▲ La longue cuisine divisée en deux parties est placée au centre du voilier sur toute sa largeur.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR HORS TOUT	14,85 m
LONGUEUR COQUE	13,99 m
LARGEUR	4,74 m
TIRANT D'EAU	2,25 m
LEST	3 700 kg
DEPLACEMENT	13 200 kg
SV AU PRES	107 m ²
GENOIS	50 m ²
GRAND-VOILE	57 m ²
EAU DOUCE	530 l
GASOIL	250 l
MOTORISATION	75 ch Volvo-P. (stand. 60 ch)
MATERIAU	sandwich verre/PVC/vinyl.
CONSTRUCTION	infusion (pont injection)
ARCHITECTE	Umberto Felci
CONSTRUCTEUR	Dufour Yachts

PRIX DE BASE **304 800 € TTC**
 PRIX BATEAU ESSAYE **447 780 € TTC**

Principales options :
 Version Ocean (7 800 €), propulseur (8 694 €), Pack confort obligatoire (27 600 €), pack Adventure avec teck en fond de cockpit, kit audio, cuisine extérieur et plateforme électrique (22 800 €), hélice 4 pales repliable (3 960 €), saildrive 75 ch (6 174 €), transport et préparation (17 700 €), armement de sécurité (4 680 €)...



« Seulement trois cabines sur un 47 pieds aussi volumineux, voilà un véritable luxe. »

Le Dufour 470 en 10 points

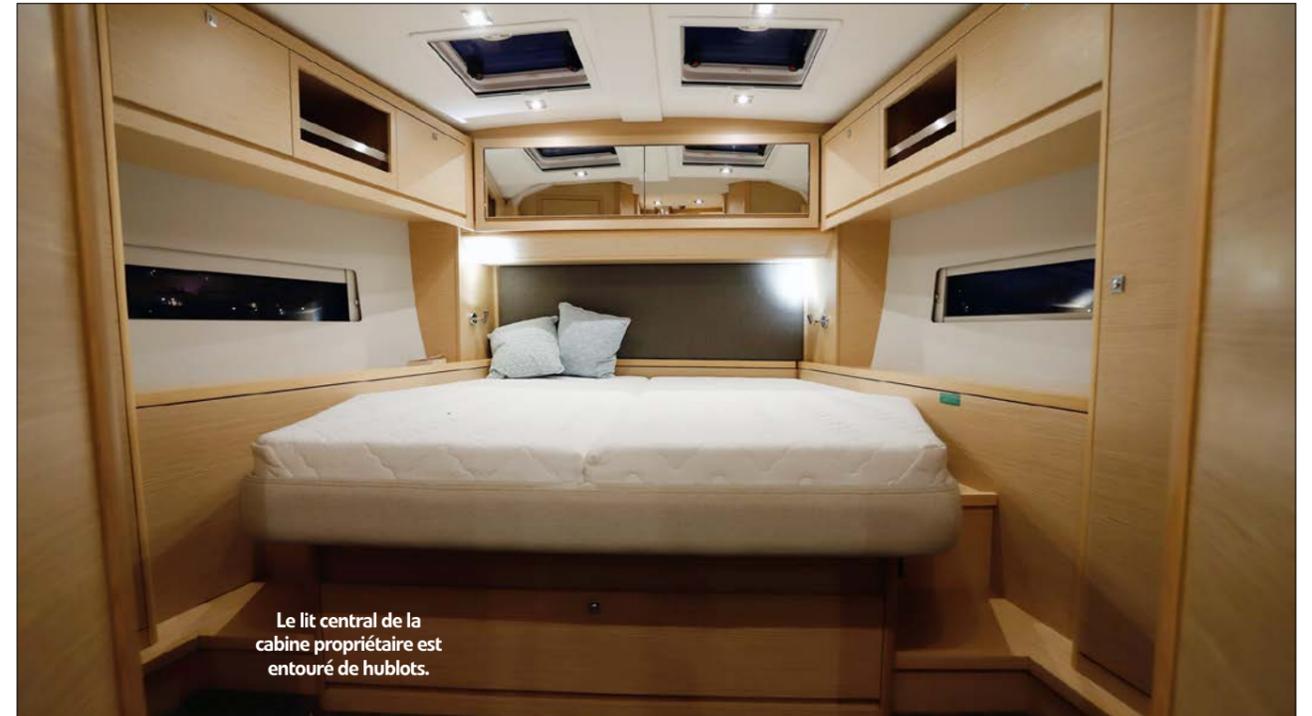


▲ Les deux cabines arrière disposent chacune de beaux volumes de rangement et d'un long hublot de coque.

1. La soute avant non aménagée a un volume approximatif de 2 m³.
2. Le lit mesure 2 x 1,60 m. Deux panneaux de pont, deux larges hublots de coque et un hublot frontal. La hauteur sous barrots est de 1,91 m.
3. La douche est un quasi-carré de 0,95 x 0,90 m.
4. La hauteur sous barrots dans la cuisine est de 2 m.
5. Le plan de travail tribord, au-dessus du frigo à deux tiroirs, mesure 0,96 x 0,58 m.
6. La table mesure 1,19 x 0,77 m.
7. La banquette mesure 1,39 x 0,70 m avec un grand espace plan de 1,39 x 0,55 m.
8. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 2,01 m.
9. Les deux lits des cabines arrière mesurent 2 x 1,62 m. Chacune dispose d'une penderie, de trois équipements et d'un large hublot de coque (1,05 m).
10. Table de cockpit : 1,42 x 1,30 m déployée (sinon 1,42 x 0,38 m). Bancs : 1,54 x 0,50 m. Passavant : 0,54 m de large à la cadène.



Le carré très accueillant est transformable en grand « day bed ».



Le lit central de la cabine propriétaire est entouré de hublots.



Au mouillage devant l'île Brescou à Agde.

“ Sète, incursion au cœur de la cité des thoniers. ”

de winch. Concrètement, c'est plus long à border mais une fois bien réglé on n'y touche plus. Les regards se tournent alors vers le barreur : force est de constater que le plaisir est là. C'est donc parti pour une navigation de 50 milles au 240°, cap sur Gruissan en longeant la côte occitane.

UN COMPORTEMENT TRES SAIN

Le Dufour 470 trouve vite son équilibre dans ces conditions de vent faible où ses voiles bien creuses lui donnent une belle puissance que la mer plate ne peut contrarier. Notre vitesse oscille autour de 7 nœuds au bon plein dans 12 nœuds de vent réel. La gîte est peu prononcée. C'est tout confort, tout bonheur. Un comportement auquel le récent changement de mode de production sur la chaîne de l'usine rochelaise n'est pas étranger. En effet, le 470 est le premier Dufour construit en infusion. Rappelons le concept : la résine n'est plus déposée au contact et à la main sur les tissus composant, avec l'âme en mousse de polyester le sandwich de la coque, mais infusée sous vide par aspiration (mécanique), permettant ainsi de limiter au strict nécessaire la quantité de résine rigidifiant la coque et le pont. Une résine non plus en polyester mais en vinylester. Une méthode qui permet de faire une économie substantielle de matière, donc de poids avec près de 400 kg en moins sur la balance. Un procédé industriel qui permet également de gagner en rigidité. C'est 100 % gagnant, notamment dans le petit temps où la puissance captée par le plan de voilure est transmise sans perte à la carène



▲ Un plan de voilure très raisonnable qu'il faudra booster avec un code pour le portant et la molle.



▲ Le barreur, assis assez bas sur le passavant, s'adosse au balcon arrière.

LE DUFOUR 470 FACE A SES CONCURRENTS

Modèle	Dufour 470	Hanse 460	Dehler 46	Océanis 46,1	Salona 46	Vision 46
LONG. COQUE	13,99 m	13,87 m	13,95 m	13,65 m	14,14 m	13,70 m
LARGEUR	4,74 m	4,79 m	4,35 m	4,5 m	4,20 m	4,19 m
TE	2,25 m	2,25 m	2,25 m	2,35 m	2,44 m	2,14 m
DEPL.	13 200 kg	12 600 kg	11 500 kg	10 697 kg	9 800 kg	12 300 kg
LEST	3 550 kg	nc	3 500 kg	2 735 kg	nc	3 450 kg
SV AU PRES	107 m²	106 m²	114 m²	112 m²	109 m²	103 m²
ARCH.	U. Felci	Berret/Racoupeau	Judel/Vrolijk	Pascal Conq	J&J Design	Farr YD
MATERIAU	sand . verre/PVC	sand . verre/PVC	sand . verre/PVC	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.	strat. verre/pol.
CONSTR.	Dufour	Hanse	Dehler	Bénéteau	Salona	Bavaria
ANNEE	2021	2021	2015	2018	2020	2014
PRIX DE BASE	336 000 €	325 080 €	351 480 €	313 200 €	310 800 €	254 280 €

L'avis de Voile Magazine. Dufour décline ici toutes les avancées posées en 2020 avec le Dufour 530 en rajoutant le bénéfice d'une construction légère et rigide en infusion de vinylester. Le 470 bénéficie de l'expérience du cabinet de design d'Umberto Felci qui signe un voilier volumineux, harmonieux et très simple à manœuvrer.



A voir... et à revoir !



Il manque aux consoles de barre une grande main courante périphérique.



Le bib se place sous de panneau de cockpit qui s'enlève simplement, y compris avec la poupe fermée.



La jupe s'ouvre électriquement pour accéder à la cuisine extérieure dotée d'une plancha et d'un évier.



Un passavant extra-large avec un pavois pour se caler et une poignée sur la capote : c'est parfait !



Le winch de GV, au second plan, est trop bas et trop près des filières et de la console de barre.



On accède facilement au lazy-bag. Notez ici la présence bien utile de l'option « rail de GV » sur le rouf.



Trop d'angle sur ce cale-pieds ! Un défaut déjà noté en avril 2020...



La soute étanche très profonde est idéale pour stocker le nécessaire à l'amarrage, une voile et des jouets de mouillage. En option, elle devient une cabine d'appoint.



Impossible d'accéder au fond ! Mais des ergots calent la vaisselle.



Accès idéal aux vannes placées sous le plancher de la cuisine.



Le range-bouteilles est parfait pour servir un apéritif convivial.



Un large meuble avec des fargues fait office de desserte.



Les meubles hauts de la cuisine sont trop profonds et rendent la corvée de vaisselle inconfortable.



Ceci est un rangement de bouteilles. La véritable cave à vin est sous le plancher de la descente.



Les accès techniques, c'est top si les panneaux tiennent bien en place... Ici ce n'est pas le cas.

de Felci. Or avec sa stabilité de forme, cette dernière réagit rapidement. Attention, nous ne sommes pas sur un voilier de régates mais indiscutablement sur un bateau bien né, doté d'une barre sensible que l'on prendra plaisir à « faire marcher ». Du coup, on se dit que cette version Océan, qui enrichit notamment l'accastillage de pont avec un rail de grand-voile sur le rouf, devant la capote (au lieu d'une simple pantoire) est bienvenue. D'ailleurs, la tramontane qui s'est levée, agitant le plan d'eau après le cap d'Agde d'un clapot court assez désagréable, nous rappelle que la carène volumineuse sur le tiers avant est moins bien armée avec une mer de face. Au travers bon plein dans 17 nœuds de vent, on file gentiment, mais il faut bien négocier sa trajectoire pour ne pas taper avec violence. Voilà maintenant quelques heures que nous naviguons dans un vent variable et les avis se forment. Chacun expose son point de vue, les débats sont ouverts : pour ou contre le génois autovireur et sa bordure impossible à tendre ? Pour ou contre ce winch d'écoute de GV placé trop bas, trop près de la filière et de la colonne de barre ? Sur ce dernier point, nous trouvons la parade en renvoyant l'écoute sur le winch d'écoute de gennaker, bien mieux placé en hauteur sur l'hiloire du cockpit. Tout n'est pas sujet à débat : la circulation du cockpit aux passavants extra-larges est plébiscitée. En effet, elle se fait sans gêne ni pour le barreur ou ni pour l'équipage et sans même avoir à enjambrer une hiloire grâce à un coffre à bouts faisant office de marchepied. Très astucieux. L'équipage se retrouve sur quelques critiques : l'absence de main courante évidente sur la zone arrière du cockpit, ou le cale-pieds du barreur indiscutablement trop haut. Un défaut déjà relevé en avril 2021 dans notre premier essai et que l'on ne pensait pas retrouver ici tant la solution est facile. D'autant que la position du barreur est globalement très correcte. Certes, le décalage sur l'extérieur

du cockpit l'expose au vent apparent, mais il offre une excellente vision au vent ou sous le vent sur la route, le réglage des voiles ou la manœuvre de port. Pour ce dernier point, notons une manette des gaz très basse, quasiment placée au niveau de la cheville qui oblige à quelques genoux-flexions... Mais c'est là l'inévitable compromis pour avoir une ligne extérieure harmonieuse. Et elle l'est. Une silhouette rendue plaisante par un bel effet de design appliqué au haut bordé de la carène. En effet, il est percé sur chaque bord de trois hublots horizontaux de plus d'un mètre de long qui viennent étirer la ligne du 470. Ils sont eux-mêmes placés dans une défonce qui brise l'effet muraille généralement induit par les flancs de plus en plus verticaux des carènes modernes.

LE DESIGN ILLUMINE LA VIE A BORD

C'est une idée lumineuse pour les aménagements intérieurs et esthétique pour la ligne du 470. Gare cependant, aux accostages le long d'un quai de pierre comme nous le fîmes à Gruissan, à bien placer les pare-battage de part et d'autre du long hublot central. Ce dernier commence derrière la cadène de hauban et s'étire quasiment jusqu'à la porte de coupée, là où la largeur devient maximale. Le lendemain, hommage à Jean-Jacques Beineix en longeant les cabanons de la plage des Chalets de Gruissan-Plage. On pense à lui en enfilant nos gants car ce matin, on est loin des 37,2° ! Ciel de tramontane et soleil d'hiver pour une ambiance proche du chalet d'altitude. D'ailleurs, sur l'horizon, la cime enneigée du pic du Canigou (2784 m) confirme le caractère hivernal de notre navigation occitane. 18-23 nœuds, portant puis travers, on met le cap sur Sète. Avec un ris-GV, génois plein et une mer sur les trois



« Le Dufour 470 affiche un bel équilibre dans la brise. »

quarts avant, on fait des pointes jusqu'à 9,9 nœuds. Ce voilier n'est pas fait pour surfer, mais on s'amuse bien avant de mouiller l'ancre le temps d'un pique-nique-cockpit devant Adge au pied du phare de l'île Brescou. Le bras et le soc de l'ancre charrue s'insèrent parfaitement dans la delphinère en composite laquelle, dispensée de sous-barbe, rend la manœuvre du mouillage particulièrement simple. L'équipier n'a qu'à récupérer la télécommande du guindeau logiquement placée au plus près dans la soute avant. Attention tout de même à la finition et à la protection contre l'humidité de l'installation électrique dans cette soute avant – certes étanche – qui semblent légères. C'est en fin d'après-midi que le clou de cette navigation hivernale se présente lorsque Sète se dessine dans l'étrave avec la silhouette du mont Saint-Clair. L'escale à Sète a une double saveur : sur quelques centaines de mètres se côtoient cargos, thoniers, plaisanciers et citadins. Rares sont les ports où ces activités s'entremêlent à ce point. Cela fait de Sète un port vivant en toute saison. Si la présence de la criée, des pêcheurs et des thoniers dans le centre touristique de la ville peut faire débat, ce sont indiscutablement eux qui font battre le cœur d'une cité au caractère affirmé. Avant de faire honneur, le temps d'une soirée, à la petite Venise du Languedoc, il s'agit de mettre un peu d'ordre dans le grand carré du 470. Les équipets et placards sont en nombre suffisant pour que chacun y range correctement ses affaires. Après tout, nous ne sommes que quatre sur un 47 pieds ! La curiosité me pousse à soulever tous les planchers et à ma plus

grande satisfaction je découvre des batteries bien sanglées et bien centrées dans le voilier, des vannes très accessibles et, cerise sur le gâteau, la fameuse cave à vins Dufour, une tradition depuis l'Arpège (1967). D'une façon générale, tous les circuits techniques sont très accessibles : clarinette du circuit d'eau, tableau électrique, mais aussi moteur et secteur de barre. Tout n'est pas parfait évidemment. Si la menuiserie est bien réalisée, certaines charnières, certains montages de panneaux semblent un peu légers, sans que ce soit rédhibitoire. Le rangement est fait, l'apéro est

pris – dans le grand carré transformable – et nous partons chez Luigi (voir encadré) afin de prendre des forces pour le lendemain. Un dernier jour qui va nous réserver des surprises dont la Méditerranée a le secret ! Ce coup de tramontane à plus de 30 nœuds est un classique. Il nous cueille en face de Palavas-les-Flots et nous accompagne dans notre lente remontée au près serré de l'échancrure que forme le golfe d'Aigues Mortes. L'occasion de valider la sécurité des déplacements sur le pont : vive le petit pavois côté livet, vive aussi le chanfrein de l'arête du rouf qui forme alors,

au vent, une surface plane, vive enfin la poignée intégrée à la capote et placée à bonne hauteur. L'occasion aussi de valider la justesse du choix d'une motorisation relevée à 75 ch (60 ch en standard). Finalement, ce petit force 5 a confirmé que ce Dufour 470 est un excellent voilier de brise. Qu'il trouve dans ces conditions de navigation matière à exprimer la stabilité et la puissance d'une carène bien née, d'un plan de voilure raisonnable et bien équilibré mais qui devra, par petit temps, être impérativement boosté avec un grand gennaker. ■



▲ Le chanfrein du livet et la défonce du bordé allègent cette volumineuse carène signée Umberto Felci.

Michel Tudesq, la passion et l'engagement

Cette personnalité sétoise, président du comité Occitanie de l'Institut français de la Mer, qui s'est longtemps consacré à la formation aux métiers de la mer en dirigeant successivement les lycées maritimes de Bastia puis de Sète, ne peut accepter que le droit de la mer qu'il a enseigné à ses lycéens ne soit ignoré. C'était pourtant la tendance avant l'intervention en Méditerranée de différentes ONG dont SOS Méditerranée dont il est l'un des administrateurs. Michel compare l'action de son association européenne et citoyenne à celle des sauveteurs à terre qui ne demandent aucun certificat de probité lorsqu'on les appelle à l'aide. Porter assistance est un devoir qui doit se faire dans le respect des règlements internationaux sans polémique. C'est le sens de son engagement auprès de SOS Méditerranée dont il égrène quelques chiffres édifiants : moins de 80 personnes dont 32 embarquées sur l'*Ocean Viking* pour un coût journalier de 14 000 €. Si la vie n'a pas de prix, elle a un coût, financé à 90 % par des dons privés. Que demande-t-il ? Qu'on parle d'eux, des 34 000 personnes secourues en sept ans et des 20 000 à 40 000 disparues en mer...



▲ Michel Tudesq à bord de son voilier récemment acquis : un Chassiron Croisière familiale dans un parfait état collection !