



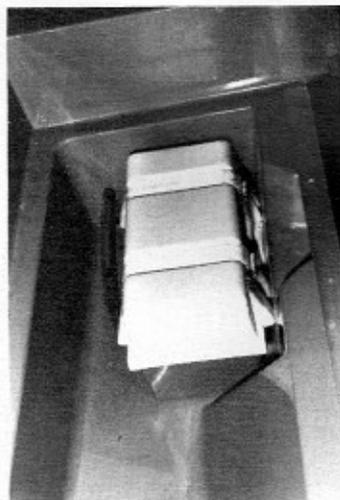
à la barre du Dufour 24

Jacques
Monsault

COMME chacun sait, Michel Dufour s'est spécialisé depuis ses débuts de constructeur naval dans les voiliers de croisière et, au cours des dernières années, son catalogue s'est enrichi d'unités de taille respectable avec le 35', le 34' et

même le volumineux 31'.

Le Dufour 24, commercialisé depuis mai 1975 tranche résolument sur les autres bateaux de cette gamme autant par la taille que par la conception. Mais il diffère également des modèles concurrents de même longueur avec lesquels la comparaison semble difficile, en raison de son originalité. Michel Dufour s'est en effet écarté volontairement des sentiers battus pour repenser non pas le programme du day-boat ou du croiseur côtier, mais celui du voilier de vacances tels que l'utilise la majorité des plaisanciers. On ne s'étonnera donc pas de trouver à la fois sur ce bateau quatre couchettes confortables, mais aussi un cockpit pour huit personnes comme sur un typique canot de pêche-promenade.



Le logement de la batterie illustre le soin dans les détails qui a présidé à la conception du Dufour 24 : l'emplacement du coffret et l'aération ont été prévus au moulage tandis que le câble est protégé par un tube en PVC.

CONCEPTION - CONSTRUCTION

En ce qui concerne l'architecture de la coque, le Dufour 24 possède une carène dessinée avec un souci évident de performances sous voiles. La surface mouillée est du même ordre que celle des croiseurs rapides de même taille, cela en partie grâce à un lest étroit et profond pour la version à grand tirant d'eau (1,20 m).

L'accastillage du Dufour 24

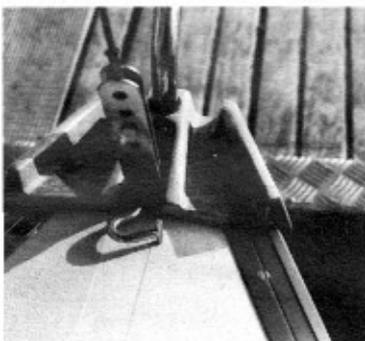
La cabine donne sur le grand cockpit de day-boat par une porte inclinée de bonne dimension. En cas de pluie, l'addition d'une capote de protection est presque indispensable.



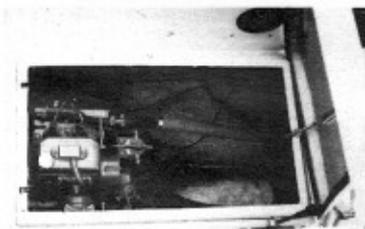
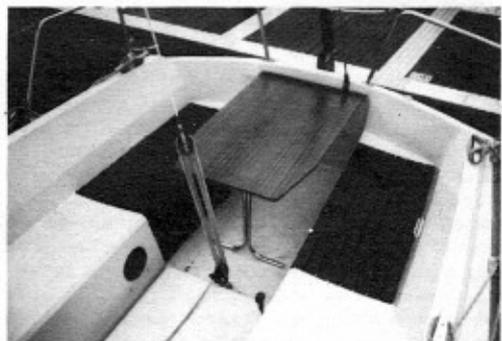
Une belle plage avant pour le bain de soleil et pour les manœuvres bien que l'efficacité de l'antidérapant ne soit pas parfaite.



La table de repas livrée en série peut s'accrocher soit sur la cloison du carré, soit sur le tableau dans le cockpit.



L'étrave est coiffée par cette pièce en alliage léger qui joue le rôle d'écubier pour la chaîne d'ancre. Au pied de l'étai, notez le croc d'amure de foc.



Au fond du cockpit, une grande trappe donne libre accès au moteur et à la ligne d'arbre.

La hauteur du tableau arrière ne facilite pas l'utilisation du hors-bord.

Les coffres en bois du cockpit se démontent pour faciliter la pêche.





Au près par force 3 la barre est parfaitement équilibrée et le bateau fait un cap excellent.

Pour l'échouage, le Dufour 24 peut être fourni avec un bulb qui réduit le tirant d'eau à 0,80 m. Dans les deux cas le rapport lest/poids avoisine 30 %.

Les fonds sont très plats et comme sur beaucoup de plans de ce chantier, les sections avant présentent une forme en U prononcée à partir de l'étrave.

Compte-tenu du programme du bateau, l'architecte n'a pas hésité à adopter des francs-bords nettement plus hauts que les normes habituelles. Sur le plan esthétique, cette option pose évidemment quelques problèmes, d'autant plus que les bordés offrent des murailles très verticales afin de respecter le gabarit routier de 2,50 m sans réduire la largeur à la flottaison.

Le fardage résultant aussi bien de la résistance au vent que de l'élévation du centre de gravité s'inscrit également comme un élément négatif au bilan des performances pures. Mais il faut mettre en balance l'extraordinaire habitabilité obtenue ainsi grâce au volume de la coque. En effet, bien qu'auto-vidéur, le cockpit est assez profond pour que les occupants s'y tiennent debout afin de pratiquer la pêche ou que l'on puisse laisser les enfants se promener sans risque. D'autre part, l'intérieur du carré procure une impression d'espace rarement atteinte dans un bateau de cette taille, malgré un roof de proportions modérées. La hauteur sous-barrots s'élè-

Aux allures portantes, les formes plates du Dufour 24 lui assurent une bonne vitesse.



ve à 1,72 m à l'entrée au moyen de l'artifice d'une surélévation arrondie qui facilite également l'accès de la cabine.

Dans l'ensemble, la conception du Dufour 24' est caractérisée par des solutions simples tant pour la vie à bord que pour la construction.

On remarquera, par exemple, la présence d'une cloison unique au niveau du mât et, contrairement aux habitudes du chantier, l'interruption des contremoulages dans certains endroits comme le dessous du cockpit.

Le gréement lui-même ne comprend qu'un seul hauban et un galhauban se rejoignant sur la même cadène, à l'aplomb de la cloison. On peut noter que cette disposition est directement inspirée de l'expérience acquise par le chantier avec ses quarter tonners.

Ce modèle n'étant pas destiné à la compétition, le constructeur a opté une surface de voilure modérée qui se traduit par une silhouette ramassée. En examinant les plans, on ne manquera pas de noter la position du mât très sur l'avant par rapport au centre de dérive. Sans aucun doute, la taille du cockpit a obligé l'architecte à placer le mât et sa cloison plus en avant que dans les plans classiques et l'on verra que cela n'est pas sans influence sur le comportement sous voiles.

La présentation générale est très nette du fait de l'aspect impeccable des grandes surfaces moulées. Certains déploieront une relative froideur que le constructeur s'est attaché à combattre en remplaçant par exemple les revêtements lamifiés des premiers modèles, par le sapelli vernis utilisé sur toutes les autres fabrications du chantier.

Plusieurs journées passées à bord du Dufour 24 nous ont permis de noter de nombreux détails qui dénotent une recherche technique assez exemplaire au niveau de l'élaboration.

En dehors du lest en fonte creusé pour concilier un poids raisonnable avec un profil et une surface les mieux adaptés au bateau, nous avons apprécié des petits riens qui traduisent la qualité de fabrication d'un chantier, comme le bon ajustage des matelas ou le petit profilé destiné à coincer la moquette.

Combien de constructeurs se donnent aussi le mal, comme Michel Dufour, de vernir le dessous des planchers ?

PERFORMANCES ET QUALITÉS NAUTIQUES

Un accastillage simple, mais efficace permet de gréer le bateau en quelques minutes. Le point d'amure du foc est constitué par un croc pivotant sur la ferrure d'étrave tandis que l'équipement de la bôme permet de régler facilement la tension de la grand-voile.

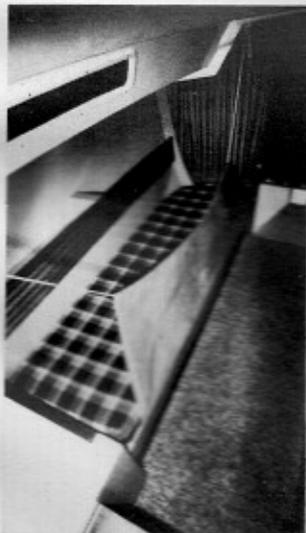
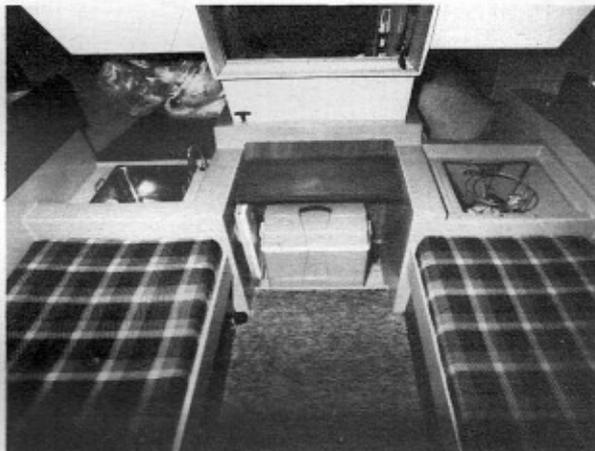
Notre première sortie a eu lieu par tout petit temps et avec le génois nous avons été un peu surpris par le premier contact avec la barre. Par force 1, le bateau s'avère en effet tout à fait mou et pour remonter au vent avec un cap convenable, le barreur doit sans arrêt combattre la tendance naturelle à abattre. Sans nul doute, ce comportement provient de la position avancée du mât que nous avons signalée plus haut.

Les emménagements du Dufour 24

Un carré spacieux comme un compartiment de première classe, auquel de grandes surfaces moulées donnent un aspect un peu froid. ▶

Ci-dessous à droite : L'actuelle cuisine, devant laquelle on travaille confortablement assis, va être modifiée pour un ensemble plus complet escamotable sous la banquette du cockpit. ▼

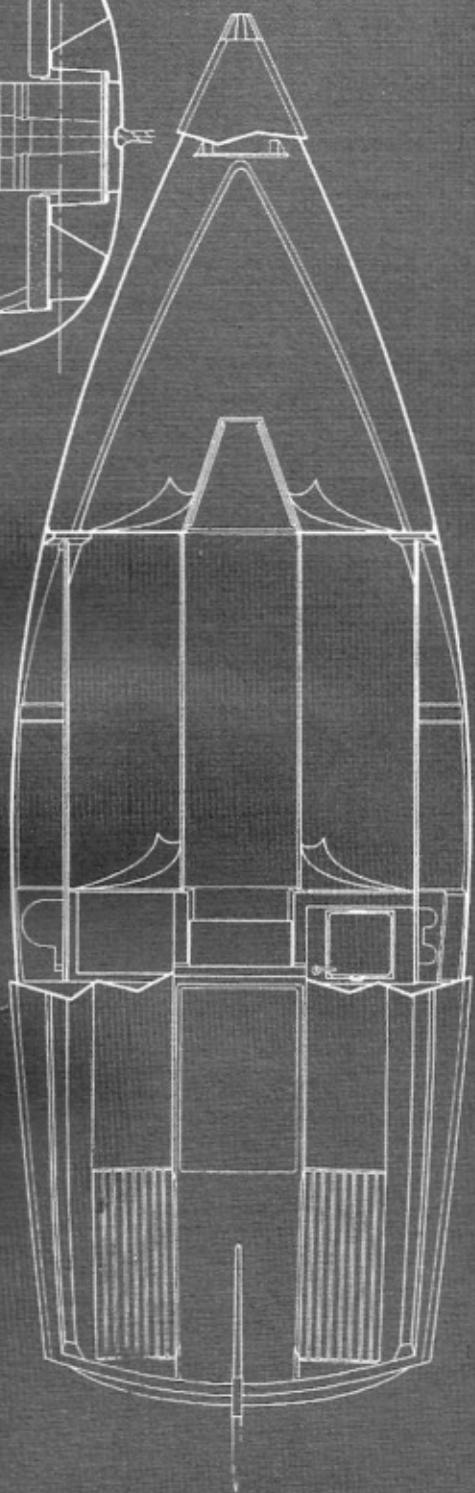
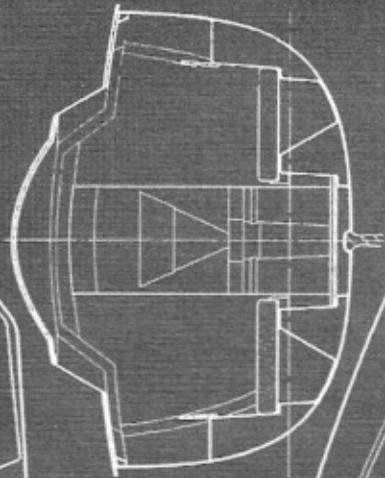
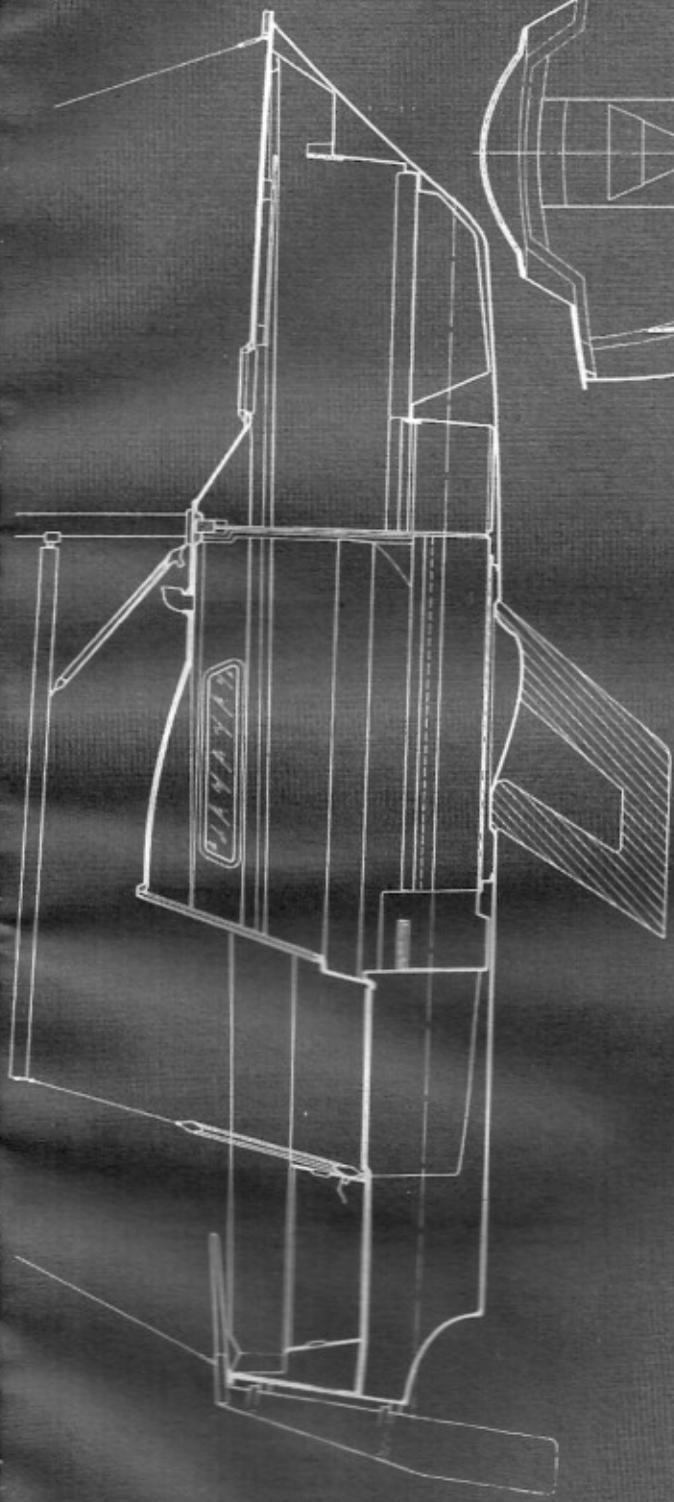
Pendant nos essais, le chantier travaillait au prototype d'une nouvelle cuisine coulissante.

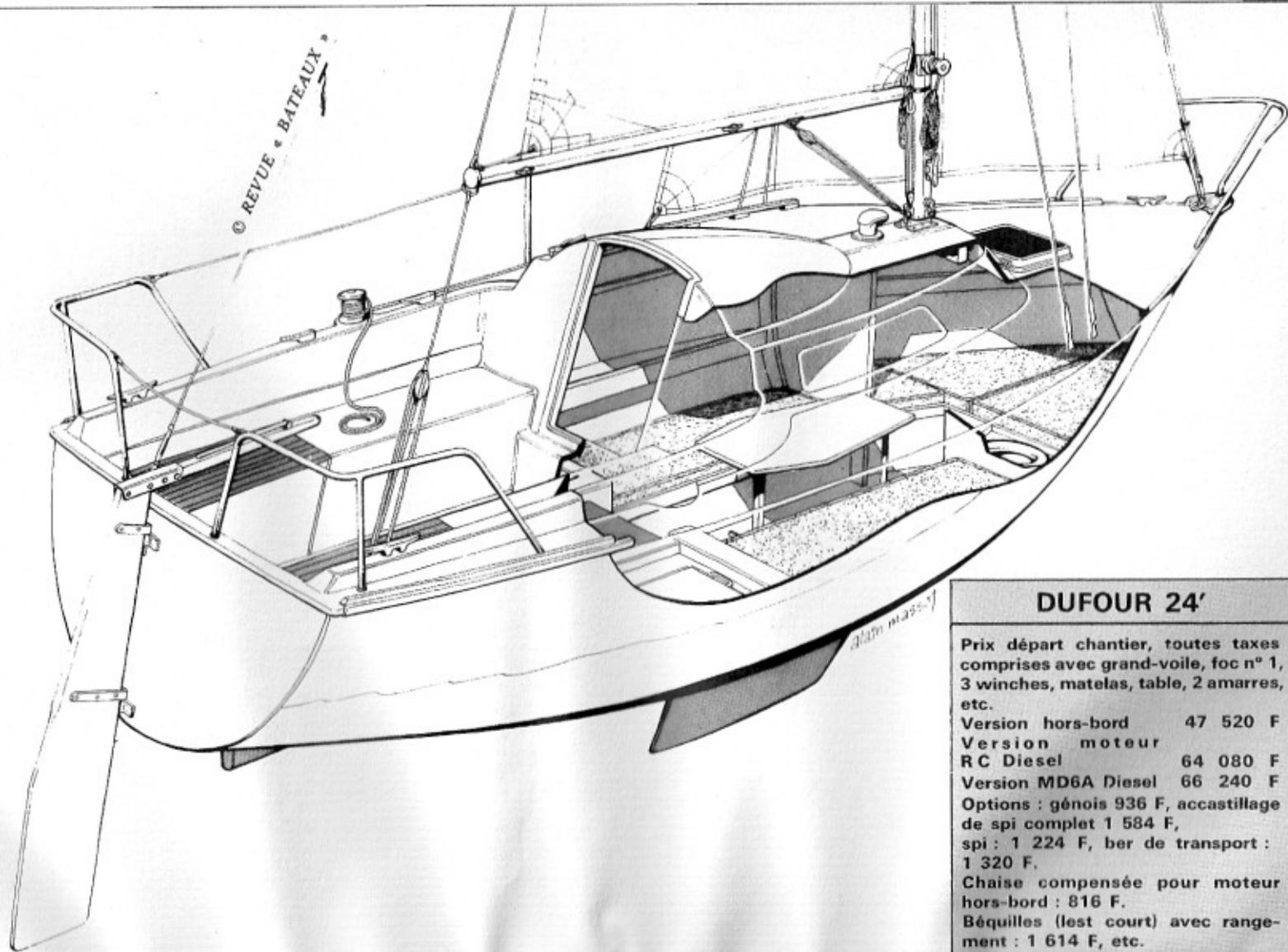


De gauche à droite : Pour la croisière nocturne, des toiles de roulis efficaces sont prévues en option.

Le poste avant très clair comporte deux couchettes très longues ce qui compense l'étroitesse au niveau de l'étrave. Au plafond, le rangement de la table de repas.

Le coffre tribord du poste avant est conçu pour la pose d'un WC marin.





DUFOUR 24'

Prix départ chantier, toutes taxes comprises avec grand-voile, foc n° 1, 3 winches, matelas, table, 2 amarres, etc.

Version hors-bord 47 520 F

Version moteur

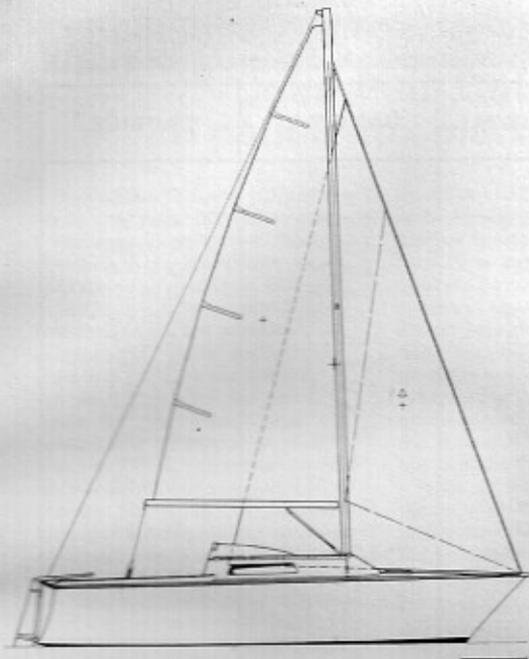
RC Diesel 64 080 F

Version MD6A Diesel 66 240 F

Options : génois 936 F, accastillage de spi complet 1 584 F, spi : 1 224 F, ber de transport : 1 320 F.

Chaise compensée pour moteur hors-bord : 816 F.

Béquilles (lest court) avec rangement : 1 614 F, etc.



A petite vitesse, comme la plupart des coques modernes, le Dufour 24 a tendance à démarrer en « en crabe » au près jusqu'à ce que la vitesse rende efficace le plan de dérive réduit. Il faudra naturellement en tenir compte dans les manœuvres de port.

Dans le petit temps, la version hors-bord marque un net avantage par rapport à la version à moteur fixe défavorisée à la fois par le poids et la traînée de l'hélice. En revanche, la différence entre les deux modèles de quille est pratiquement nulle dans ces conditions.

A force 3, l'équilibre à la barre devient parfait et le plan de voilure permet de passer au foc n° 1 sans prendre de ris dans la grand-voile. Pour une navigation familiale, on limite ainsi les efforts des équipiers qui n'auront à border dans la brise que des voiles d'avant réduites.

La prise de ris se fait facilement, bien que le roof présente un certain nombre de surfaces glissantes. Avec son grand tirant d'eau, le Dufour 24 est capable de gagner au vent avec des vents frais et sa coque passe très bien dans la mer, cognant très peu malgré ses fonds plats. Il est certain qu'il surclasse alors les voiliers de pêche-promenade qui pourraient lui être comparés. La version à lest court montre une nette différence de cap à partir de force 3, surtout si on laisse gîter cette coque très sensible à l'inclinaison.

Nous avons constaté en effet que le déplacement de l'équipage d'une banquette du cockpit à l'autre joue un grand rôle dans l'équilibre sous voiles. On pourra bien sûr utiliser cette caractéristique pour rendre le bateau plus ardent par petit temps, alors que cela indique la nécessité de ne pas survoler dans la brise.

Aux allures portantes, le Dufour 24 se comporte de façon très saine et son spi bas et large se tient facilement. Cela fait partie des avantages du gréement 7/8 qui d'autre part se cintre facilement pour remonter au plus près. Malheureusement, l'angle de tire de l'écoute de grand-voile tend actuellement à tirer sur la chute en la faisant fermer. Au risque de passer pour un « coureur », nous aurions préféré une barre d'écoute au niveau du seuil de la porte qui semble d'ailleurs prévu pour cette possibilité.

En dehors des qualités nautiques du Dufour 24, nous sommes amenés à insister sur la « qualité de vie » à bord que l'on ne peut découvrir qu'au fur et à mesure de l'utilisation. A part quelques inconvénients comme la difficulté de manœuvre du moteur hors-bord en raison de la hauteur inhabituelle du bateau, nous avons trouvé un bateau dans lequel tout concourt à la facilité de circulation et à la liberté des mouvements. Sur beaucoup de petits bateaux, leur complexité aboutit inévitablement à des emménagements étriqués. Un des gros avantages du Dufour 24 consiste dans sa simplicité, malgré la présence de l'indispensable, comme une cuisine minimale mais pratique, de part et d'autre de la descente, que le constructeur envisage d'ailleurs d'agrandir pour satisfaire les amateurs de croisière. La polyvalence de ce modèle qui est son atout principal comporte en effet quelques contraintes. A cause de son volume et de sa qualité de fabrication, le Dufour 24 ne peut-être considéré comme un bateau économique, particulièrement si l'on envisage la version à moteur fixe. Mais étant donné son programme qui couvre aussi bien la pêche et la promenade familiale que la croisière côtière, il doit séduire de nombreux plaisanciers qui reculent devant l'achat d'une unité spécialisée dans une seule utilisation.

Avec ses entrées d'eau fines, le Dufour 24 est sensible à la présence d'un équipier à l'avant. (photos Le Cossec)



Caractéristiques - éléments de comparaison - coefficients

Caractéristiques	DUFOUR 24	SANGRIA	CAPRICE
Longueur de la coque	7 m 35	7 m 62	7 m 36
Longueur de flottaison (L)	6 m 25	5 m 80	6 m 25
Bau maximum	2 m 43	2 m 70	2 m 50
Bau flottaison	2 m 09	2 m 16	2 m 14
Franc-bord avant	1 m	0 m 98	0 m 80
Franc-bord milieu	0 m 89	0 m 89	0 m 66
Tirant d'eau maximum	1 m 23	1 m 27	1 m 27
Tirant d'air	9 m 60	10 m 30	9 m 90
Déplacement en charge (D)	1960 kg	2,040 t	2,125 t
Poids en ordre de marche	1 500 kg*	1,600 t	1,600 t
Poids du lest	530 kg	700 kg	570 kg
Nature du lest	fonte	fonte	fonte
Hauteur sous barrots	1 m 72	1 m 72	1 m 65
Largeur entre couchettes	0 m 60	0 m 66	-
Largeur moyenne des passavants	0 m 40	0 m 40	0 m 25
Catégorie de navigation	3* - 4/6 n° 562	3* - 5/7 n° 20	-
Jauge en douane (tonneaux)	4,96 Tx	4,24 Tx	5,20 Tx
Jauge I.O.R.	-	5 m 48 (18')	5 m 76 (18'9)
Surface du triangle AV (1)	10 m ²	12 m ² 60	11 m ² 50
Surface maximum du génois (2)	15 m ² 50	19 m ² 10	20 m ² 10
Surface du foc n° 1	9 m ² 36	14 m ² 90	12 m ² 30
Surface de la grand'voile (3)	12 m ²	13 m ² 80	11 m ² 00
Surface maximum (2 + 3) (V)	27 m ² 50	32 m ² 90	31 m ² 10
Surface pour la jauge (1 + 3) (V)	22 m ² 00	26 m ² 40	22 m ² 50
Surface du maître couple immergé en charge (B)	0 m ² 62	0 m ² 70	0 m ² 70
Surface de dérive : coque seule	1 m ² 80	1 m ² 75	1 m ² 97
aileron	1 m ² 00	1 m ² 20	1 m ² 19
aileron AR	-	0 m ² 25	0 m ² 24
safran	0 m ² 23	0 m ² 26	0 m ² 31
totale	3 m ² 03	3 m ² 46	3 m ² 71
Surface mouillée totale (M)	12 m ² 70	13 m ² 22	13 m ² 60
Position du centre de dérive et du centre de carène par rapport au milieu de la flottaison (en % de L)	{ CD 5,6	8,30	2,9
	{ CC 3,36	5,20	0
Écart entre CV et CD en % de L	24,8	21,40	21,2
Coefficients	DUFOUR 24	SANGRIA	CAPRICE
Aptitude à naviguer par petit temps { $\frac{V}{M}$	2,16	2,48	2,3
Vitesse moyenne { $\frac{V}{B}$	36,3	37,70	32
Vitesse limite (coefficient prismatique) { $\frac{D}{B \times L}$	0,505	0,500	0,485
Raideur à la voile { 15°	4,55	3,66	4,26
	30°	7,07	6,59

* Avec moteur HB

(Pour toutes explications sur ces chiffres, se reporter au numéro 185, page 91)