



DINGO 2

MARÉE HAUTE
6,50 M - 36 800 €

Avec déjà 11 unités commandées, le D2 vient d'être homologué bateau de série pour la prochaine Mini Transat. Un bolide à bouchains signé Pierre Rolland qui devrait faire parler la poudre aux allures portantes.

TEXTE OLIVIA MAINCENT,
PHOTOS PILOU



Performances

Pour un coup d'essai ce fut un coup de maître... Pierre Rolland, l'architecte du D2, a participé à la course Les Sables-Les Açores-Les Sables sur le premier bateau de série, donc le prototype, et a terminé grand vainqueur. Un excellent banc test dans des conditions difficiles pour ce nouveau bateau, et un architecte qui se mouille!
Carène. L'expérience du bouchain habite Pierre Rolland, auteur du dessin du premier 60 pieds de Bernard Stamm, mais également de nombreux bateaux de voyage. Ce bouchain évolutif, dont le bordé affiche une verticalité impressionnante, donne une carène

assez radicale permettant de faire accélérer et glisser le bateau au portant, tout en gardant une longueur à la flottaison maximale au près. **Appendices.** Un tirant d'eau limité à 1,60 m, dont la quille en forme de L implique que le bulbe (plomb) dépasse uniquement à l'arrière du voile (fonte). **Gréement et plan de voilure.** Carbone interdit dans la jauge Mini pour les bateaux de série... C'est donc un mât en aluminium à deux étages de barres de flèches et une bôme, également en aluminium, signés Selden, qui équipent le D2. Le choix du gréement à fente (barre de flèches supérieure plus longue permettant de faire passer le génois entre les haubans et galhaubans) participe à une meilleure tenue du mât. Côté garde-robe, l'immense grand-voile à corne entièrement lattée et le génois puissant (configuration petit temps) classent d'emblée le D2 du côté des bateaux de course au large, genre mini 60 pieds Open. Pour contrecarrer cette puissance vélique, des bastaques permettent de tenir et régler le mât. Le bout-dehors est amovible pour naviguer sous spi au vent arrière, ou au contraire remonter le plus possible. **Au près.** Les doubles safrans, la coque à bouchains et l'excellente

raideur à la toile (50 % de rapport de lest) donnent des sensations de barre franchement exceptionnelles. Le D2 se conduit comme une moylette, se règle au poil près, même si chaque manœuvre demande un minimum de concentration pour se repérer dans les nombreuses ficelles. Avec 15 nœuds de vent et mer plate, notre Mini se sent pousser des ailes, et file à 8 nœuds vers l'Amérique, prêt à affronter l'Atlantique. **Au portant.** Le spi asymétrique impressionne par sa taille par rapport à la longueur du bateau : 72 m², c'est démesuré ! Amuré sur le bout-dehors amovible et réglable, le spi s'utilise à toutes les allures dès le travers. Ce bout-dehors permet de serrer au maximum le vent tant que le spi se gonfle et que le bateau gagne en vitesse, ou de descendre aux allures les plus portantes, comme au plein vent arrière. Bien dégagée du bateau, la bulle tire le bateau toujours vers le haut et lui lève le nez. De quoi partir rapidement au planing, la carène à bouchains accélérant encore plus le mouvement de vitesse.

Agréments de navigation

Ergonomie. L'ensemble cockpit est parfaitement homogène pour faciliter les déplacements du

LE « PLUS » DU BATEAU : SA CAPACITÉ À AVALER LES MILLES AU LARGUE

solitaire. Pas d'hiloires à enjamber, pas d'aspérités, on circule naturellement. Le barreur dispose de cale-pieds amovibles comme en Figaro, et pourra accéder facilement et rapidement à son habitacle grâce à une descente inversée. Une petite casquette protège l'entrée des embruns. **Manœuvre.** Le moindre petit réglage est à portée de main du barreur, qui a fort à faire pour manœuvrer tout seul. Les « Mini Transateux » ont aussi leurs habitudes et chacun a mis au point sa propre séquence. Thomas, qui travaille au chantier et dont le projet est de faire la prochaine Mini, me donne deux-trois trucs à connaître, comme celui de reprendre la bastaque sous le vent avant de virer, c'est elle qui pousse la grand-voile sur l'autre bord... **Accastillage.** Petit bateau, petit accastillage, mais le tout bien pensé pour contrôler la puissance. Harken, Spinlock ou Wichard, peu importe la marque car, sur le Dingo 2, tout fonctionne parfaitement. On notera une barre d'écoute de forme circulaire permettant d'ouvrir la chute de grand-voile.

A l'escale

Rangements. Pas vraiment de rangements : à bord, on ma-

1 **Un bolide sous spi, que la carène et les doubles safrans font glisser comme sur des rails. A noter, le bout-dehors réglable verticalement et horizontalement.** 2 **Large, le cockpit permet de manœuvrer en toute confiance même en double. A la barre, avec les cale-pieds réglables, la position est idéale.**

tosse ! Mais il est vrai que ce Mini dernière génération offre un volume intérieur assez étonnant par rapport aux anciens. De quoi en effet caser à l'aise le matériel derrière les toiles anti-roulis pour les remettre sur l'autre bord après chaque virement. **Sécurité.** Insubmersibilité et accès aisé au radeau (sous le cockpit) comme à la trappe de survie au tableau arrière en cas de retournement. A l'avant, on trouve une crash box avec cloison étanche. **Construction.** L'infusion est largement maîtrisée par le chantier Marée Haute. Pour la coque, il s'agit d'un sandwich verre/polyester et feutre, avec des cloisons structurelles en sandwich. Même chose pour le pont avec de la mousse PVC en plus. ↴

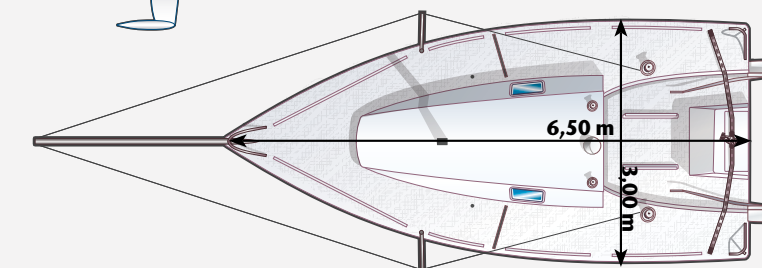


Architecte:
Pierre Rolland
Constructeur:
Marée Haute
Voilure au près:
47,50 m²
Tirant d'eau:
1,60 m
Poids: 950 kg

Le vrai prix du Dingo 2

► **Prix standard: 36 800 €**
► Options: cloisons de matosage avec dossier de veille intégré: 353 €; support panneaux solaires inox: 195 €; écoute de GV sur tourelle, posée: 226 €; palans fixes de bastaque 6 brins, posés: 271 €; barbers de spi: 150 €; cunningham: 75 €; emmagasineur Karver: 850 €; 4 bannes à bouts (cockpit et rouf): 179 €; sellerie: 830 €

ILLUSTRATIONS THIERRY FLORENTIN



LE BILAN

► Lancé au même moment que le Nacira 6,50, le Dingo 2 fait partie de la dernière génération de Mini Transat, qui a diablement évoluée. **Carène puissante, gréement évolutif, volume mieux réparti,** le Dingo 2 ressemble presque à un prototype de l'ancienne génération avec le carbone en moins. Le « plus » du bateau demeure sa capacité à avaler les milles sur les bords de reaching, et sa **simplicité d'utilisation,** même pour la néophyte que je suis en la matière. Bref, de quoi se faire plaisir rapidement sur un bateau **esthétiquement réussi...** On regrettera juste une liste d'options à rallonge.

RETROUVEZ TOUTES LES CARACTÉRISTIQUES DES CINQ 6,50 M À LA PAGE 83