



DEHLER 29

De la fougue à revendre

Ce neuf mètres performant et nerveux offre aussi un bon espace intérieur pour la croisière rapide. Découverte lors d'une petite croisière en baie de Quiberon.

Texte Jérôme Boyer, photos Jacques Vapillon.

Les conditions s'avèrent un peu rudes en ce début mai dans les parages de la Teignouse, entre Quiberon et Belle-Ile, d'autant qu'il ne fait pas bien chaud. De gros nuages chargés, gris-bleu sombre, s'annoncent, le vent d'Ouest monte à 30 nœuds, la mer se creuse avec le courant. Au près serré, notre Dehler 29 attaque avec fougue les courtes vagues, sous grand-voile arisée et génois roulé d'un tiers.

Pour Catherine, mon équipière, cette première expérience de voile devient trop agitée, elle renonce à tenir la barre et commence à souffrir du mal de mer. Le pilote, quant à lui, a bien du mal à maîtriser notre bateau, qui devient ardent car trop toilé. La grand-voile de régates ne comporte qu'une seule bande de ris et il est déjà pris! J'abats, cap sur le havre profond de la rivière d'Auray et, déjà, tout va mieux à bord. Au portant, le bateau part en accélération sur les vagues que l'on accompagne facilement à la barre. Il est plus doux et moins remuant.

C'est au port du Crouesty que nous avons embarqué sur ce 29 pieds. La carène à l'étrave droite et au volume reculé est directement inspirée de la course. Elle a été dessinée par Judel-Vrolijk, les architectes néerlandais du WOR 60 Brunel Sunergy. Le grément 7/8^e, très élané, est tenu par deux éta-



Etrave droite et grande longueur à la flottaison caractérisent le Dehler 29.

ges de barres de flèche poussantes. Le franc-bord élevé et le long rouf indiquent une vocation de croiseur, mais on ne retrouve pas dans le cockpit le fameux winch électrique central (CWS) qui, associé au foc autovireur, faisait l'image du chantier allemand orienté jusqu'à présent sur la croisière facile plutôt que sur la performance.

L'accastillage de régates très complet – tout Harken – a de quoi satisfaire un équipage exigeant. L'écoute de grand-voile, par exemple, est reprise sur un palan fin pour les réglages, et le chariot ouvre automatiquement son coincoeur sous le vent.

Pour lancer la série, le triple champion olympique Jochen Schumann et d'autres

finies barres se sont bagarrés en bonne place au dernier Spi Ouest-France, à bord de dix Dehler 29 flambant neufs. Nous embarquons sur l'un d'eux, mais cette fois pour une petite croisière.

Un voilier vif et amusant

Le temps est plutôt clément le premier jour pour une mise en main. La grand-voile de régates Elvström à bordure libre est bien coupée, en tissu exotique fibré. Mais la ralingue est dépourvue de coulisseaux et s'engage directement dans la gorge du mât. Cela ne facilite pas la manœuvre en équipage réduit pour envoyer ou amener, voire pour ariser. Avec le retour du bout d'enrouleur sur l'hiloire devant le winch bâbord, on garde aisément le contrôle du déroulement du génois, tout en bordant l'écoute de l'autre main. Un palan de réglage, repris par un Sandow, permet de positionner idéalement les points de tire.



COCKPIT : 6/10



Les différentes manœuvres reviennent toutes au cockpit et bénéficient d'un accostage bien disposé et de qualité. En revanche, la barre en bois lamellé-collé est trop cambrée. Les bancs sont confortables et la position au rappel agréable sur le retour d'hière. En général, le barreur doit garder à portée de main l'écoute de grand-voile et le contrôle du chariot de barre d'écoute pour réguler les ardeurs de la carène.

PLAN DE PONT : 8/10



La disposition générale du pont est agréable. Le rouf en sifflet dégage bien la plage avant, tant en mer pour la manœuvre du tangon qu'au mouillage pour y gonfler l'annexe.

Nous arrondissons Méaban et, d'emblée, notre bateau s'avère vif et amusant. Même par cette gentille brise - 12 nœuds de noroît -, il s'agit d'accompagner le travail de la barre en jouant du palan fin, afin de choquer la grand-voile de surface généreuse dans les risées, pour la reprendre ensuite. Le Dehler 29 s'avère exigeant pour être mené à fond, mais il s'assagit en choquant un peu de chariot sous le vent, tout en gardant une bonne vitesse. Nous sommes au près pour cette première étape que nous achevons en tirant de petits bords dans le chenal d'entrée de La Trinité-sur-Mer. Mon équipière étant néophyte, j'assure seul l'embraque et la barre. Les winches sont faciles d'accès pour le barreur et bien dimensionnés. En revanche, leur position dans l'axe de la barre d'écoute peut amener l'écoute de grand-voile à se prendre dedans lorsqu'elle est larguée. Le bateau fait du cap et garde de la vitesse sur les eaux plates du chenal.

Le moteur Volvo à transmission Saildrive est bien isolé phoniquement, et développe une puissance suffisante pour nous mener jusqu'au ponton visiteur que nous accostons.

Nous branchons le fil de raccordement 220 volts, lové dans le coffre de cockpit, ce qui permet de garder les batteries en charge et le réfrigérateur

12 volts en route, puis nous découvrons notre petit domaine.

Un espace cohérent et un lit breton

Trois marches pas trop pentues et équipées de mains courantes mènent à un intérieur plutôt accueillant habillé de boiseries un peu sombres. L'espace reste ouvert jusqu'à l'avant, avec le lit breton qui prolonge le carré en «U». De solides joncs en inox renvoient les efforts des cadènes de haubans sur la structure de la coque, renforcée par un varangage métallique stratifié. Sous les planchers en bois du carré, des boulons maintiennent la quille emboîtée dans un puits. La résistance du montage en est accrue, mais les fonds plats sont d'autant plus difficiles à assécher. En bas de la descente, le plancher contre-moulé forme une sorte de cuvette qui, en fait, recueille l'eau éventuelle des fonds. A tribord, la table à cartes est ridiculement petite.

En face, le plan de travail de la cuisine se termine par un meuble arrondi qui supporte l'évier circulaire servi par un robinet mitigeur, mais l'eau chaude, en option, n'équipe pas ce modèle. Les rangements sont nombreux avec des équipets en façade fermés par des portes coulissantes ajou-

rées, style caillebotis. Le réchaud deux feux à alcool n'est pas à cardan et, avec ce système, il faut oublier l'ervie d'une boisson chaude en mer à la gîte. Mais tout le circuit de gaz est prévu, et c'est là une question de choix personnel du propriétaire. Deux hublots ouvrants et la proximité de la descente permettent une très bonne ventilation de ce coin cuisine, somme toute assez vaste pour un voilier de cette taille.

Au centre du carré, la table s'appuie vers l'avant sur l'épontille de mât gainée de skai, et comprend un casier à bouteilles. Son panneau tribord est à abattant, pour faciliter le passage vers la couchette avant. Les angles du plateau sont bien arrondis, mais les fargues sont trop discrètes pour être efficaces à la gîte. Le détail devient gênant en mer, où l'on a

tendance à y étaler la carte marine, vu les dimensions minimales de la «tablette» à cartes... Deux larges mains courantes en bois se trouvent dans l'angle haut des hiloires contre-moulées. Un capot de pont, deux plafonniers et deux appliques assurent une bonne luminosité. Sous les banquettes se trouvent de vastes rangements non cloisonnés, ainsi que les batteries servitude à bâbord. Les dossiers, montés sur des panneaux en bois, se démontent facilement. Comme dans la cuisine, les équipets latéraux sont joliment panneau-tés en style caillebotis.

Des astuces et des rangements

Le dossier frontal du carré est démontable, pour donner plus d'espace à la grande couchette avant, que des rideaux peuvent isoler. Des toiles lavables, enfilées sur des rails, font office de vaigrages démontables garnis de pochettes latérales. Le système, qui équipe aussi la cabine arrière, est astucieux mais d'un aspect un peu «tente de camping». Le plafond contre-moulé est ouvert par un capot de pont. Sous la couchette, la réserve translucide de cent litres d'eau voisine avec des espaces de rangement.

A bâbord de la descente, la porte de la cabine arrière n'a pas de blocage en position ouverte. Cet espace un peu sombre mériterait un hublot de coque en plus de celui du cockpit. Le coqueron arrière est accessible par un zip dans la toile tendue au pied de la couchette, où passe le tube de jaumière.

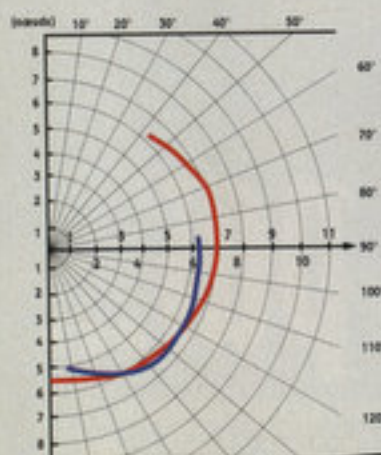
Un joli temps frais et ensoleillé de noroît, le lendemain, agrémente notre route vers l'île de Houat. Vent de travers, le Dehler 29 allonge la foulée à 7,5 nœuds, alors que la brise forcé régulièrement jusqu'à



Dehler 29 Les chiffres de Voiles et Voiliers

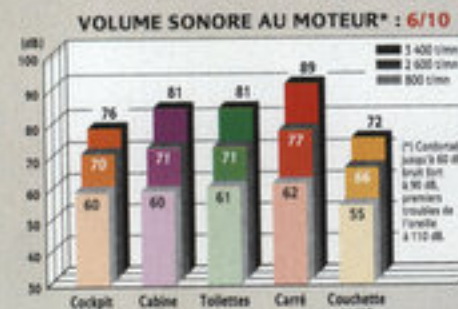
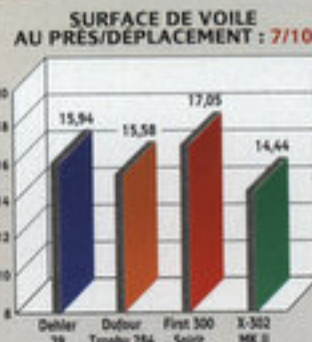
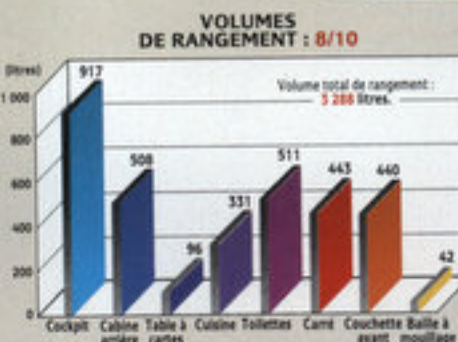
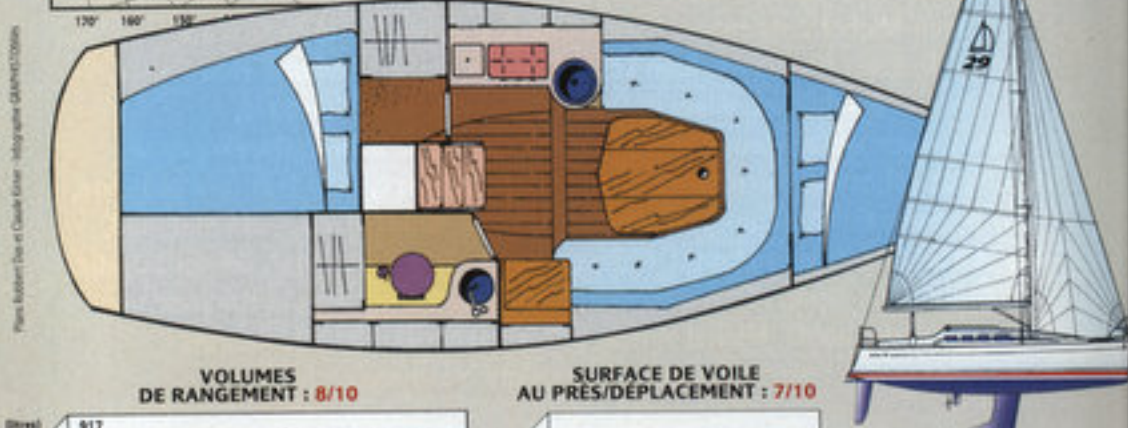
lors de l'appareillage sous voiles. Sous grand-voile seule choquée, face aux 25 nœuds de vent établis, je commence à remonter le mouillage, mais l'écoute laissée libre se prend sous un winch d'écoute et fait démarrer prématurément le Dehler 29. Je tourne rapidement le câblot au taquet, le temps d'aller à l'arrière dégager l'écoute. Il est vif, ce bateau ! Et reste d'ailleurs très évolutif sous grand-voile seule.

Nous sommes au près serré contre une mer qui se creuse, alors que le temps devient moins sympathique. Comme sur toute carène moderne dans ces conditions, les mouvements du Dehler 29 deviennent plus brutaux, et le travail de la barre plus physique. Avec une grand-voile de croisière normale, nous aurons pu poursuivre sous deux ris, avec plus de confort. Après une bordée au portant apaisante, je me régale en remontant la



COUPE DE LA COQUE

- Stratifié 950 g/m², 10 mm balsa, 760 g/m².
- Stratifié 1 860 g/m², 12,7 mm balsa, 1 890 g/m².
- Stratifié 3 750 g/m².
- Stratifié 4 880 g/m².
- Stratifié 9 460 g/m².



Le plan de pont a été étudié dans ses moindres détails, et l'accastillage est un modèle du genre.

rivière d'Auray, à nouveau au près contre des rafales parfois violentes portées par les grains, mais sur une eau plate bordée d'îles et d'arbres. Le Dehler 29 offre des sensations de dériveur et surprend par la qualité de son cap mais reste fougueux, prêt à partir au lof.

Nous voici embossés pour la nuit devant une anse boisée parfaitement calme. L'occasion de mettre de l'ordre à l'intérieur... Le temps se remet au beau pour notre dernier jour et nous en profitons pour envoyer le spi. Il ne va pas jusqu'en tête de mât, mais sa surface déjà conséquente rend le bateau performant. Il démarre tout de suite et offre de belles sensations, mais exige de l'attention, notamment à la barre. J'amène devant Méaban au grand regret de Catherine, mais il nous faut déjà rendre notre bateau. Nous aurions volontiers poursuivi quelques jours encore notre croisière à bord du Dehler 29, un voilier tout à la fois performant, amusant à mener et agréable à vivre, mais un peu exigeant pour un équipage réduit. **J.B.**

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES COMPARÉES

	DEHLER 29	DUFOUR TROPHY 284	FIRST 300 SPIRIT	X-302 MK II
Longueur coque	8,75 m	8,70 m	8,98 m	9,10 m
Flottaison	7,85 m	7,40 m	8,86 m	8,05 m
Largeur	2,95 m	2,98 m	2,98 m	3,00 m
Tirant d'eau	1,58/1,18 m	1,80 m	1,82 m	1,70 m
Voilure	51,00 m ²	48,30 m ²	52,00 m ²	52,00 m ²
Déplacement	3,20 t	3,10 t	3,05 t	3,60 t
Lest	900 kg	-	-	-
Couchettes	4-5	4-6	6	6
Matériau	polyester	polyester	polyester	polyester
Architecte	Jüdel/Vrolijk	Briand	Finot	Jeppesen
Chantier	Dehler	Dufour	Bénéteau	X-Yachts
Prix TTC	388 000 F	369 900 F	366 700 F	434 919 F

Architectes : Jüdel/Vrolijk.
Importateur : Dehler France, 9-11 quai des voiliers, BP 86, 56640 Arzon, tél. 02.97.53.68.47, fax 02.97.53.68.51. E-Mail : Dehler_France@wanadoo.fr. Internet : http://www.dehler.co.uk.

Coefficient prismatique 0,55
Moment de redressement maximal : 1,87 t x m à 55°
Rangements, coffres, équipets : 5,8 % du volume total de la coque
Pourcentage de lest : 28,12 %

- PRIX ET OPTIONS**
- Prix standard : 388 000 F
Avec grand-voile latine et génois
- Principales options :**
- Mouillage : 2 050
 - Amarras et défenses : 1 265
 - Port TBS : 7 778
 - Mât rétractant : 2 477
 - Helice bec de canard : 3 166
 - WC à pompe : 3 424
 - Davier d'étrave : 1 284
 - Gazoline deux lieux : 3 764
 - Compresseur pour groupe froid : 6 151
 - Enrouleur de génois : 7 488
 - Spi : 9 270
 - Winches de spi : 4 953
 - Équipement de spi : 4 954
 - Kit hublots supplémentaires : 3 358
 - Prise de quai et chargeur : 6 757
- Prix du bateau essayé : 410 930 F
Avec pont TBS, kit hublots supplémentaires, helice bec de canard, mât rétractant, groupe froid

POINTS FORT

- Très bonnes performances à toutes les allures.
- Accastillage.
- Espace intérieur.
- Volumes de rangements.

POINTS FAIBLES

- Table à cartes minimaliste.
- Rouf glissant.
- Bateau ardent en équipage réduit.



22 nœuds. Catherine découvre les joies de la barre, elle se concentre et tient fort bien sa route, dans la mesure où la grand-voile reste bien débordée. Nous la gardons légèrement déventée pour ne pas trop charger le bateau, qui est un peu surtoilé et aurait vite tendance à partir au lof. En croisière, le premier ris devrait être pris dès 15 nœuds de vent pour conserver son bon équilibre au bateau. Par ailleurs, la barre en bois lamellé a une forme un peu trop cambrée et a tendance à vriller dans les efforts.

Des sensations de dériveur

Mais nous voici déjà à enrouler la roche très franche de la Vieille pour aller mouiller devant la grande plage que se partagent deux ou trois voiliers seulement ! L'ancre légère occupe tout l'espace du bac à mouillage minimaliste. Elle tombe dans une eau verte et semble crocher efficacement. En revanche, le davier standard n'éloigne pas assez le mouillage de l'étrave verticale, et l'ancre a tendance à heurter le gelcoat lorsqu'elle est en suspension. L'option du davier télescopique est certainement à retenir si l'on veut préserver à la coque son brillant de qualité. Le chantier Dehler se targue d'ailleurs de n'avoir connu aucun problème d'osmose sur les unités produites.

La plage avant est bien dégagée pour y dérouler l'annexe pneumatique et la gonfler ; en revanche, celle-ci passe de justesse dans l'ouverture réduite du grand coffre de cockpit, d'une capacité de plus de 900 litres, où elle est stockée. Notre radeau de survie de première catégorie est également rangé dans ce coffre mais, en principe, les bibs de deuxième ou troisième catégorie, plus petits, trouvent place dans l'espace aménagé derrière la barre, que ferme un tableau arrière amovible. Ce grand panneau de polyester ne comporte aucun taquet de blocage ni bout pour l'assurer. Il s'emboîte sur l'hiloire arrière, mais pourrait facilement passer à l'eau. Une fois démonté, on ne sait pas trop où le poser. Cela dit, la jupe arrière est alors dégagée, mais elle ne comporte pas d'échelle de bain - d'ailleurs, la fraîcheur des eaux bretonnes n'incite pas à aller barboter.

Le vent souffle assez fort au cours de la nuit, puis tourne au suroît, rendant notre mouillage plus agité. Le temps se couvre. Par commodité, je prends le ris avant d'appareiller. Les bosses reviennent sur des bloqueurs Lewmar de chaque côté de la descente. Je grimpe sur le rouf pour mettre les garrettes ; le gelcoat à pastilles s'avère glissant, et il faut surtout se méfier du cache-capot de descente, entièrement lisse. Le pont, en revanche, est recouvert de plaques antidérapantes TBS très efficaces.

L'ardeur du bateau me joue des tours



CARRÉ : 7/10

Le carré très convivial bénéficie de toute la largeur du bateau et offre de nombreux espaces de rangements sous les banquettes en «U» et contre le bordé. La table sous barrots y est réduite mais elle n'est pas gênante, puisque l'on n'y circule pas debout. En dépit de boiseries un peu sombres, l'ensemble est bien éclairé tout le jour par le capot de pont et les hublots de rouf, que le soir par deux appliques et deux plafonniers. Les dossiers se déboîtent aisément et peuvent ainsi transformer la banquette tribord, plus longue qu'à bâbord, en couchette d'appoint.



POSTE AVANT : 6/10

Une paire de rideaux peut isoler ce lit breton de bonnes dimensions qui bénéficie, sans cela, de tout l'espace du carré. Des toiles démontables contre le bordé contribuent à la bonne isolation et ménagent de chaque bord une rangée de pochettes fourre-tout pratiques.



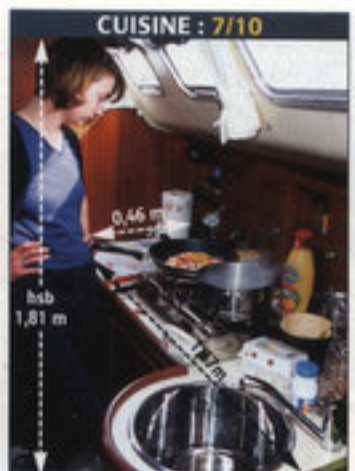
CABINE ARRIÈRE : 6/10

Située à bâbord, la cabine arrière possède un couchage spacieux (1,20 x 2,10 mètres), mais de faible hauteur sous barrots (0,47 mètre) dans la partie sous le contremoule du cockpit. Les équipements en toile claire - lavables - sont pratiques et bien isolants, malgré des plis peu esthétiques.



TABLE À CARTES : 4/10

La table à cartes est décidément trop rigide pour être utilisée comme telle. Le plateau (0,63 x 0,42 mètre) est surmonté par un tableau électrique astucieux, qui vote et permet d'accéder aisément aux circuits électriques. A noter que l'on utilise la banquette du cockpit comme siège.



CUISINE : 7/10

Installée en long, la cuisine sur bâbord est fonctionnelle et vaste pour un bateau de cette taille. On regrette l'absence de réchaud sur cardan et le plan de travail pas très pratique au-dessus du réfrigérateur (50 litres). En revanche, on apprécie les nombreux rangements.



TOILETTES : 8/10

Le compartiment toilettes, sur l'arrière tribord, est spacieux et bien fini, ventilé par deux hublots ouvrants. Vers l'arrière, une grande penderie à cirés comporte aussi des étagères avec le chargeur de quai et une prise 220 volts. Un miroir circulaire est fixé sur la porte.