

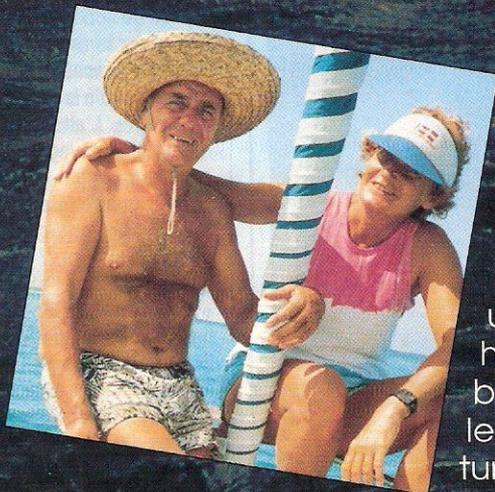


30 000
AUTOUR
EN FEEL



BILAN

30 000 MILLES DU MONDE EN UN AN Avec un Feeling 10,90



Jeunes retraités, Pierre et Geneviève Deliac appareillent pour un tour du monde. Leur choix : un bateau de série conciliant habitabilité, qualités marines et budget raisonnable. Acheté neuf, leur Feeling 10,90 baptisé L'Aventure a bouclé la boucle en un peu moins de quatre ans. Bilan de ces

30 000 milles, par Eric Vibart, photos Gilles Martin-Raget, Pierre et Geneviève Deliac, carte François Chevalier.

La mer, Pierre Deliac l'a longtemps survolée avant de hisser toute la toile. Pour cet ancien pilote de l'Aéronavale reconverti dans l'industrie électronique, une nouvelle vie débute avec la retraite. « Nous avons d'emblée décidé de partir sur un bateau de série français, expliquent Pierre et Geneviève Deliac. Notre budget était compris entre 500 000 et 600 000 francs et nous voulions un bateau neuf. Après avoir sélectionné plusieurs modèles, nous avons finalement arrêté notre choix sur le Feeling 10,90, version propriétaire à test court, acheté au Salon nautique. »

Livré en juin 1988, le bateau, baptisé L'Aventure, appareille en octobre de l'année suivante pour la grande boucle, après un voyage d'essai vers Corfou et quelques modifications de base. Au départ, le bateau est équipé d'un bas-étau largable, pour hisser une trinquette, et d'un hale-bas rigide. Une quatrième bande de ris est placée dans le grand-voile et le génois léger d'origine adapté pour pouvoir être hissé sur un enrouleur Facnor à double gorge. Un second génois est taillé, de façon à naviguer sous génois jumeaux dans les alizés.

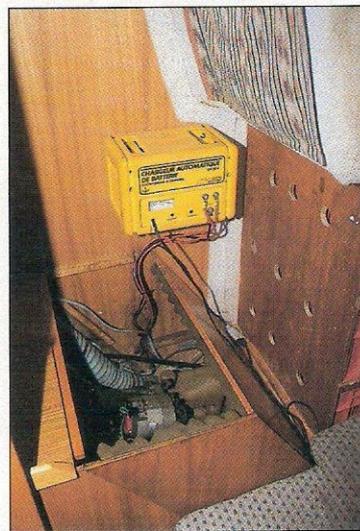
Après son tour du monde, l'équipage doit changer le moteur, alors que les voiles restent en bon état

A l'intérieur du bateau, les principales modifications concernent la cabine arrière. Empiétant sur la couchette double, le capot du moteur est rallongé de façon à pouvoir loger un alternateur d'arbre et à améliorer l'accès à la mécanique. Dans le prolongement de ce capot, un espace est aménagé pour ranger six bacs en plastique servant au stockage des vivres. Une troisième batterie est installée, raccordée à l'alternateur d'arbre, et le micro-ondes livré en série est débarqué, libérant un équipet. Le bateau appareille avec du matériel de navigation raisonnable : ensemble loch-sondeur-anémo, radar, VHF et Satnav. Deux pilotes Autohelm 3000, auxquels s'ajoute un régulateur d'allure, sont également du voyage, ainsi qu'un guindeau Lowfrance. Le vaste coffre arrière est cloisonné.

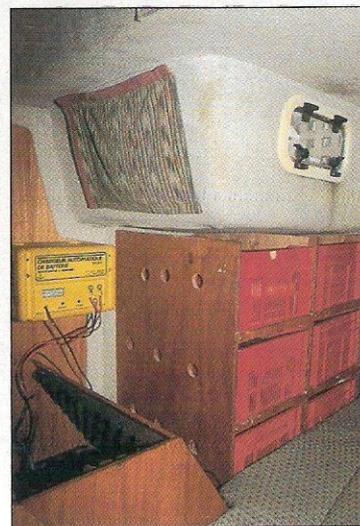
Découvert au ponton quelques mois après son retour, l'état du bateau est surprenant. La coque, dont les décalcomanies ont été refaites une fois de retour en France, est à peine ternie, ne portant aucune trace de coup ou d'éraflure



Les vaigrages des hublots ont beaucoup souffert des infiltrations d'eau. Le bateau n'a été véritablement étanche qu'après une révision complète des hublots à Tahiti.



Le capot moteur prolongé dans la cabine arrière a permis de loger un alternateur d'arbre qui fournissait une dizaine d'ampères à 6-7 nœuds... avec l'inconvénient d'échauffer l'inverseur.

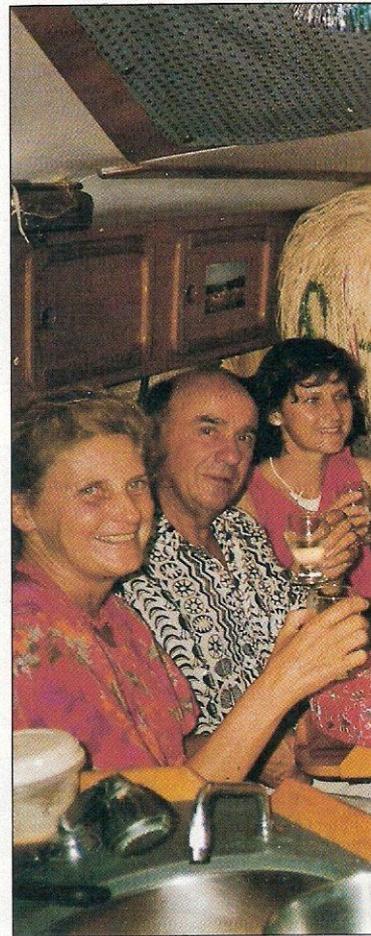


Pour compenser le manque de rangements, six casiers ont été aménagés dans la cabine arrière, pour y stocker les vivres.

profonde. Nous apprendrons par la suite que le Feeling n'a talonné qu'une fois en quatre ans, dans la passe de l'atoll de Manihi, aux Tuamotu. Sur le pont, même constat : le gelcoat n'est nullement étoilé ou fendillé, seuls les hublots, passablement rayés et aux joints vieillissants, témoignent de l'âge du bateau.

Le moteur qui nous entraîne au-delà de la petite passe de la rade de Toulon est flambant neuf, la mécanique d'origine, un Volvo 2003 de 28 chevaux, étant revenue en France bonne à changer après 3 000 heures de fonctionnement. « Cela a été notre plus grosse déception, commente Pierre Deliac. Un diesel doit logiquement fonctionner entre 5 000 et 10 000 heures. Le nôtre a rendu l'âme un peu vite et je connais deux cas semblables de bateaux qui ont aussi dû changer leur moteur autour des 3 000 heures. »

Pour une sortie d'essai par un temps gris et pluvieux, nous hissons la toile du tour du monde, souple, douce au toucher, passablement usée, mais encore capable de tirer le bateau sur de nombreux milles. « La toile s'use moins que les coutures, fait observer Geneviève



LE BILAN DES ÉQUIPEMENTS

● **Pilotes automatiques.** Pas moins de cinq pilotes ont été nécessaires pour boucler la boucle : deux Autohelm 3000 embarqués dès le départ, un troisième en Guadeloupe et un quatrième à Panama. En Nouvelle-Calédonie, un Robertson AP 2500 a été monté directement sur le secteur de barre : « Lui aussi est tombé en panne, mais il a quand même mieux marché que les autres ! » Un régulateur d'allure Atlas, embarqué au départ, n'a jamais vraiment fonctionné, le mariage bateau-régulateur n'ayant jamais semblé convenir. Une fois le pilote Robertson en place, le régulateur a été remis.

● **Mouillage.** Le guindeau Lofrans a été l'appareil le plus fiable du bord : il n'est jamais tombé en panne. Il s'est arraché de son support dans les Tuamotu, à cause d'une fixation trop légère, mais n'a pas bronché. L'Aventure était équipé de soixante mètres de chaîne de 8 avec une FOB, une CQR et une petite FOB pour le mouillage arrière. La FOB a été utilisée jusqu'à Panama, où le bateau a chassé. La CQR a alors été mise en service et il n'y a plus eu de problème jusqu'à la Méditerranée, où le bateau a chassé... à Porquerolles.

● **Energie.** L'alternateur d'arbre n'a donné aucun souci, mais avait l'inconvénient, utilisé avec le Volvo 2003, d'échauffer le boîtier d'inverseur, ordinairement refroidi par le circuit d'eau du moteur. Du coup, il fallait faire tourner le moteur quatre fois par jour, uniquement pour refroidir l'inverseur ! L'alternateur d'arbre chargeait jusqu'à 10 ampères avec l'hélice tripale, lorsque le bateau filait 6 ou 7 nœuds. L'éolienne a été installée aux Antilles et les panneaux solaires à Tahiti.

● **Instruments de navigation.** Le sondeur Seafarer n'est jamais tombé en panne, mais les deux lochs de même marque, embarqués au départ, ont régulièrement été en panne, ainsi que la plupart des instruments électroniques, essentiellement pour des problèmes de connexions.

Le circuit électrique est d'ailleurs d'une piètre qualité par rapport aux exigences d'un bateau appelé à faire le tour du monde. La VHF fixe a été inutile – une portable aurait suffi. Le Satnav du départ, interfacé avec loch et compas électronique pour entretenir l'estime, a été surclassé à mi-parcours par l'adoption du GPS. La BLU Icom 800, montée en Nouvelle-Calédonie, permettait d'écouter RFI et d'avoir des nouvelles des autres navigateurs rencontrés en route. Le radar s'est montré très utile de nuit, entre autres pour repérer les grains dans les zones instables.



ve Deliac. Avec mon mari, chacun d'un côté de la grand-voile, on a souvent procédé à des reprises de coutures en mer, en se passant l'aiguille d'un bord sur l'autre.»

A la barre, très douce et démultipliée, le bateau mérite bien son nom, Feeling. Nous filons par 20 nœuds de vent apparent vers le cap Brun, dans les eaux que Pierre et Geneviève ont quittées pour la grande aventure près de cinq ans plus tôt. N'en déplaise aux superstitieux, c'est un vendredi 13 octobre que le bateau a disparu sur l'horizon...

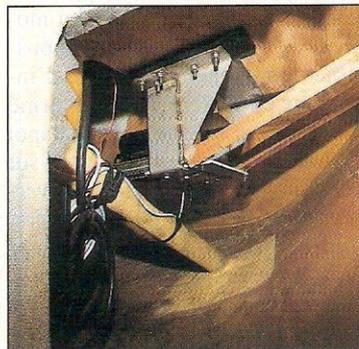
Pris dans une dépression, L'Aventure subit plusieurs avaries, et demeure en cape sèche 48 heures

Lorsque le bateau file en Atlantique, après une escale aux Canaries, l'alizé n'est pas au rendez-vous, le vent d'Ouest forçant L'Aventure à descendre très au Sud. Plusieurs problèmes apparaissent. En premier lieu, le safran, dont la mèche est légèrement désalignée d'origine, se grippe peu à peu, faisant peiner les pilotes, en raison du voile de l'axe et de la graisse superflue que le concessionnaire a cru bon de mettre sur les paliers. L'Aventure remonte

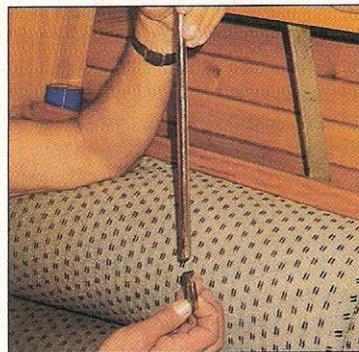
péniblement vers le Nord-Ouest, tirant des bords carrés à 200 milles des côtes, quand survient l'un des plus gros temps du voyage – 50 nœuds de vent. «A l'avant, le bordé bougeait considérablement et toutes les boiseries de la cabine avant se sont disloquées. On s'est mis à la cape mais c'est en ne mettant pas toute la barre à contre qu'on a obtenu les meilleurs résultats. On a tenu comme ça pendant quarante-huit heures.»

Moral sapé, cabine avant sinistrée, barre menaçant de se bloquer, hublots peu étanches, Pierre et Geneviève reviennent vers les Canaries au portant sous génois seul. «A Las Palmas, nous avons rencontré un curé français qui arrivait de Bretagne avec un groupe de jeunes. Il nous a vus mal en point et s'est empressé de bénir le bateau !»

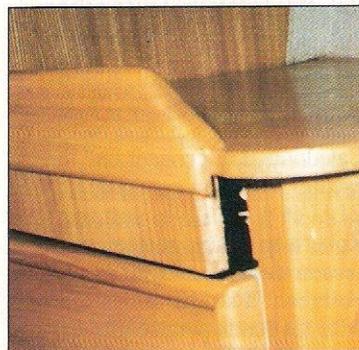
A Puerto Morgan, un petit chantier mené par des Français répare



Le pilote Robertson, directement relié au secteur de barre, est venu remplacer les Autohelm 3000. Sa pose a cependant obligé à stratifier des renforts dans les fonds.



Aux Açores, Pierre et Geneviève se sont aperçus qu'une des tiges de reprise de cadène tribord était sectionnée. On remarque au passage l'état excellent des coussins du carré.



Lors du coup de vent au large des Canaries, les emménagements de la cabine avant se sont disloqués. Aucun incident de ce genre ne s'est reproduit par la suite.

BUDGET : 10 000 FRANCS PAR MOIS

Le Feeling 10,90, acheté neuf et équipé pour le tour du monde, correspondait au budget que s'étaient fixé au départ Pierre et Geneviève Deliac, compris dans une fourchette allant de 500 000 à 600 000 francs.

Une fois le tour du monde entamé, compte tenu des assurances, du matériel acheté en cours de route, des frais de réparation engagés, des locations de voiture pour visiter les pays, etc., le budget peut être estimé à environ 10 000 francs par mois.

parfaitement le tout et le Feeling part enfin pour sa première grande traversée juste avant Noël.

«Le bateau a rencontré un alizé peu conforme à sa réputation nécessitant une surveillance soutenue. On a eu jusqu'à 35-40 nœuds de vent. A l'approche des Antilles les conditions se sont améliorées. Le plus gros défaut du bateau, une fois au large, est d'être assez instable sur sa route et de taper dans la houle.» En Atlantique, Geneviève et Pierre plongent dans les grands espaces océaniques. La vie s'organise et, en dépit du Satnav, la navigation s'effectue en parallèle au sextant. De nuit, les quarts sont de trois heures.

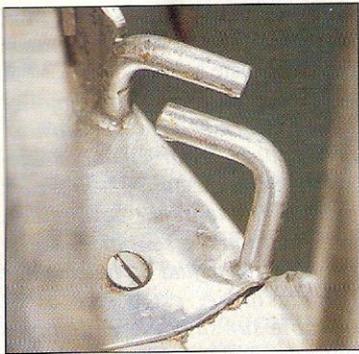
Pierre et Geneviève découvrent la Polynésie à l'écart des routes traditionnelles

Aux Antilles, où le bateau passe d'île en île, l'étanchéité des hublots est revue, des enfléchures sont posées dans les bas-haubans tribord pour permettre de grimper et de mieux distinguer les fonds de corail dans les endroits à faible tirant d'eau. Enfin, une éolienne Windbugger est achetée à Saint-Martin.

Une fois dans le Pacifique, après une navigation facile jusqu'à Panama, Pierre et Geneviève découvrent un autre monde. Les voiliers se font plus rares et les unités de série bien plus encore. Cap est mis sur l'archipel des Gambier, avec une escale autoritairement limitée à trois jours aux Galapagos, pour se ravitailler. L'arrivée aux Gambier, où le Feeling sera pendant longtemps le seul voilier en escale, est une révélation. Pierre et Geneviève découvrent la Polynésie à l'écart des routes traditionnelles et apprécient d'emblée leur séjour dans l'archipel.

Après les Gambier viennent les Marquises, qui touchent profondément Pierre et Geneviève. Le bateau, lui, «s'océanise». Au départ de l'archipel, juste avant de file vers les Tuamotu, les coussins du carré sont recouverts d'un très beau tissu aux dessins géométriques traditionnels, et le support de mât traversant la table du carré est gainé d'un superbe tapa (tissu végétal). Petite avarie à signaler : la chape d'un bas-hauban bâbord cède et est remplacée par une grosse manille inox, qui tenait encore le jour où nous avons essayé le bateau.

Aux Tuamotu, à l'entrée de la passe de Manihi, L'Aventure frott



Souvenir d'un mouillage mouvementé à Tubuaiï, avec des rafales à 45 nœuds. La ferrure d'étrave commençant à se tordre, la chaîne a été reprise avec des crochets et des bouts.



L'éolienne Windbugger, achetée à Saint-Martin et montée sur arceau à Tahiti, n'a jamais fait défaut. Au mouillage, elle forme un couple idéal avec les panneaux solaires.



L'enrouleur a été cause de bricolages incessants pendant le tour du monde. Les roulements, non étanches, devaient être démontés et nettoyés.

légèrement sur le corail. Au moment où le bateau touche, impossible de ramener la manette d'inverseur en arrière ! Pierre, armé d'une pince, plonge dans le capot moteur pour agir directement sur la commande. *«Le boîtier d'inverseur a été démonté au mouillage : tout ce qui était en métal léger était transformé en poussière... Heureusement, il y avait un fax sur l'atoll et, huit jours après, je recevais la pièce qui m'avait été adressée par Kirié.»*

Depuis leur arrivée sous les tropiques, Pierre et Geneviève ont adopté un rythme à eux, dormant dans la cabine avant, de loin la mieux aérée. La cabine arrière, utilisée en navigation, se transforme en four une fois au mouillage et il est impossible d'y séjourner une nuit entière, malgré un système de manche à air bricolé avec une gaine extensible passant par le capot de descente.

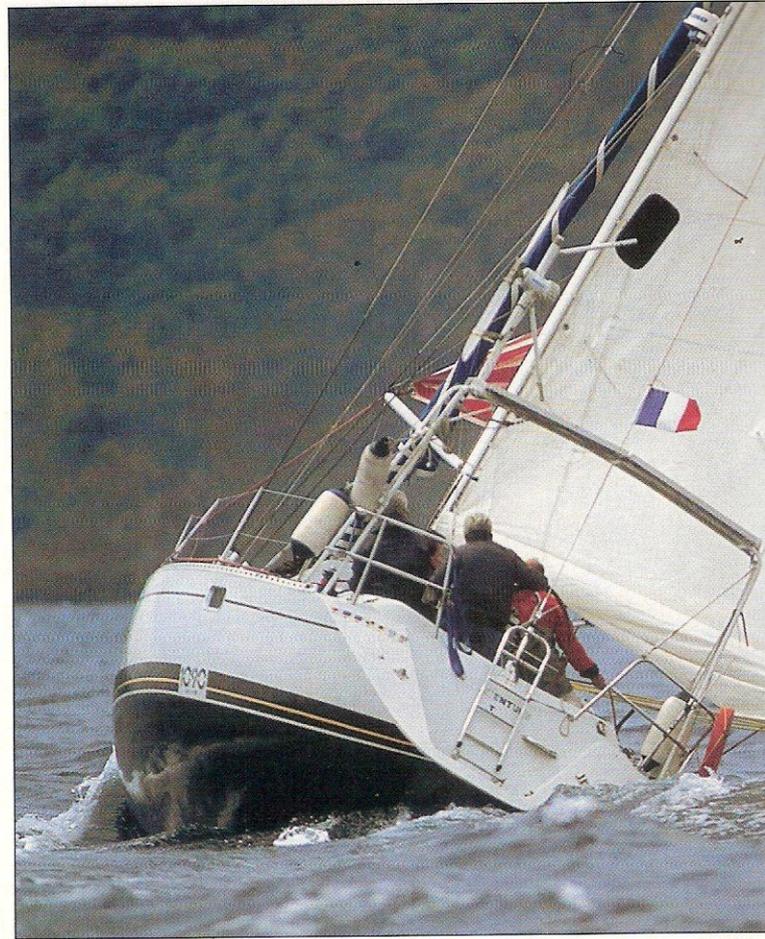
A Tahiti, où le bateau séjourne longuement en sillonnant l'archipel de la Société, *L'Aventure* est équipée de matériel supplémentaire. Un portique est installé sur l'arrière du bateau, supportant deux panneaux solaires de 40 watts, et l'antenne d'un GPS vient renforcer le Satnav. L'éolienne y trouve également un poste fixe et un petit bossoir est installé pour descendre et remonter le moteur de l'annexe.

De Tahiti, le bateau plonge au Sud pour une navigation originale vers les îles Australes, accueilli par du mauvais temps à l'approche de cet archipel très bas en latitude.

Le bateau touche ensuite Tonga, Wallis et Futuna, puis la Nouvelle-Calédonie. Là, pendant une longue escale, le bateau est équipé d'une BLU et d'un pilote automatique Robertson posé directement sur le secteur de barre, travail assez long obligeant à stratifier des renforts dans les fonds pour rendre l'assise du pilote parfaitement rigide.

Depuis qu'il est dans le Pacifique, le bateau a pris des allures de grand voyageur, avec annexe sur le rouf, pare-battage, grosse bouteille de gaz sur le balcon arrière et jerrycans de gazole amarrés sur chaque bord au pied des haubans.

L'Australie et ses innombrables tracasseries administratives est ensuite touchée à Cairns et le cap York doublé, après une remontée de la Barrière de Corail. La navigation dans l'Indien fait renouer *L'Aventure* avec les grandes traversées pour atteindre les îles Coco-Keelings. *«Là, nous avons eu des mers creuses, croisées. Un jour, alors qu'on naviguait*



Le tour du monde de L'Aventure.

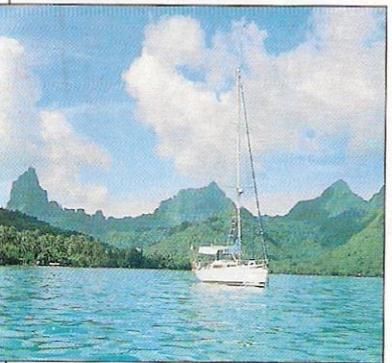
par 20 ou 25 nœuds de vent avec des creux de cinq mètres, une vague énorme, pyramidale, est arrivée de loin et nous est tombée dessus, nous couchant complètement, mât dans l'eau ! Il y avait de l'eau dans le bateau, on a épongé, mais tout est resté humide jusqu'à l'escale suivante.»

Viennent l'île Maurice, Rodrigue, escale imprévue où s'écoulent huit jours idylliques, puis la Réunion, où un bon nombre d'avaries doivent être réparées. Succèdent deux escales originales aux Glorieuses, au Nord de Madagascar, et à Mayotte, aux Comores, avant de redescendre le canal du Mozambique pour toucher l'Afrique du Sud. C'est en approchant du but que le bateau subit le second très mauvais temps du voyage. Pris dans une dépression venue du Sud, *L'Aventure* demeure en cape sèche quatre jours par 50 à

55 nœuds de vent. En Afrique du Sud, les tubes de l'enrouleur, tordus, doivent être changés.

Aux Açores, une tige de reprise de cadène de bas-haubans casse au niveau de la soudure

Le bateau remonte alors vers la Guyane, pour faire escale dans l'un des rares départements et territoires français d'outre-mer non encore visités, avec une halte à Sainte-Hélène. *«L'Atlantique Sud est la meilleure navigation que nous ayons faite. Du Cap à la Guyane on n'a rien touché, naviguant voiles croisées par un vent de force 3 à 5 très régulier – notre meilleur souvenir de navigation.»* La route de départ du tour du monde est



«Le bateau, qui n'était pas prévu pour l'utilisation que nous en avons faite, ne nous a jamais déçus.»

KEKSAVEUDIRECEJARGON

■ Potence portant un palan à son extrémité, le **bossor** permet de monter et descendre des charges par-dessus bord. A bord de *L'Aventure*, un hors-bord de 8 chevaux pouvait être ainsi manœuvré sans efforts.

■ Produite par les Forges et Laminiers de Bretagne, l'ancre **FOB**, en acier coulé, est plate et possède des pattes légèrement arrondies. Forcée et à ce titre très résistante, l'ancre anglaise **CQR** se distingue par son profil en soc de charrue. Son nom est purement phonétique : **CQR** se prononce en anglais «si-quiou-are», autrement dit «secure».

CE QUI A BIEN TENU

- Structure générale du bateau.
- Coussins, vaigrages, planchers.
- Vannes, groupe d'eau sous pression.
- Jeu de voiles d'origine.

CE QUI A MOINS BIEN TENU

- Moteur.
- Commande d'inverseur.
- Hublots.
- Circuit électrique.

recoupée en touchant de nouveau la Martinique, avant qu'une troisième, dernière et difficile traversée de l'Atlantique, où il faut souvent naviguer au près, ne ramène le bateau vers la France. A l'escale des Açores, dernière grosse surprise du voyage : une tige de reprise de cadène de bas-haubans, placée à l'intérieur du bateau, rond d'inox d'environ 12 millimètres de section, casse au niveau de la soudure. Heureusement, l'avarie a été constatée au mouillage, juste avant l'appareillage vers Gibraltar. Après plus de 30 000 milles de navigation, *L'Aventure* reprend son mouillage à Toulon en août 1993.

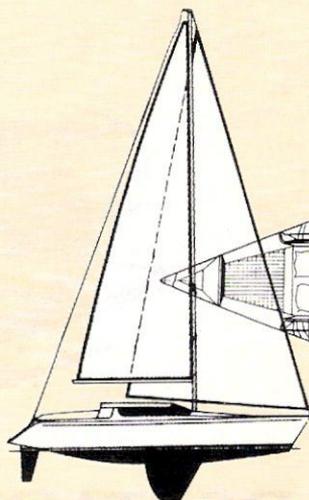
Aujourd'hui, le bateau cédé à un autre propriétaire, Pierre et Geneviève ne pensent plus qu'à repartir pour séjourner plus longuement dans les îles du Pacifique. «*Les Tuamotu figurent parmi les lieux magiques que nous avons envie d'explorer plus en détail. C'est la mer pure - fantastique.*»

S'ils rêvent d'un bateau légèrement plus grand et peut-être en aluminium, ce n'est pas sans regrets qu'ils quittent leur Feeling 10,90. S'ils n'avaient l'espoir de trouver un autre bateau pour repartir, ils ne s'en seraient jamais séparés. «*J'aurais été prête à repartir dans le Pacifique avec lui*, affirme d'ailleurs nettement Geneviève. *Le bateau nous a parfaitement convenu, malgré de petits inconvénients dus au fait qu'il n'était pas du tout prévu pour une telle navigation.*»

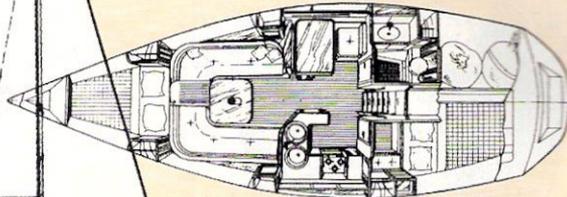
«*Pour un bateau de série, c'était parfait*, renchérit Pierre. *On a bien voyagé pour un bateau pas trop cher. C'est un très beau bateau, agréable à vivre et les rapports qualité/prix et prix/programme de navigation ont été excellents.*»

Lors de sa revente d'occasion, une quarantaine d'acheteurs potentiels se sont manifestés. Aujourd'hui vendu à un autre propriétaire - un pilote qui s'apprête à le rebaptiser très joliment *Vol de Nuit* -, le Feeling 10,90 est paré à repartir pour de nouvelles aventures. □

L'AVENTURE À LA LOUPE



● **Caractéristiques.** *L'Aventure*, Feeling 10,90 n° 130, construit par Kirié sur plans Harlé-Mortain. Longueur hors tout, 11,10 m ; longueur coque, 10,81 m ; flottaison, 8,80 m ; largeur, 3,60 m ; tirant d'eau, 1,60 m (version lest court) ; voilure, 71 m² ; déplace-



ment à vide, 5 t (dont 2,1 t de lest) ; moteur, Volvo 2003, 28 ch. Kirié, route de La Rochelle, 85100 Les Sables-d'Olonne, tél. 51.21.18.83.

● **Neuf et occasion.** Lancé en 1985, le Feeling 10,90 a été produit à 460 exemplaires. Il est construit aujourd'hui à raison de quinze unités par an. Le prix d'un bateau neuf en version propriétaire est actuellement de 749 825 francs. Les tarifs à l'occasion s'établissent dans une fourchette de 400 000 à 500 000 francs. Le service après-vente du chantier a parfaitement suivi *L'Aventure* dans son tour du monde, adressant des pièces dans des délais très courts.

LES BILANS DÉJÀ PARUS.

- 25 000 milles en Océanis 430, *Voiles et Voiliers* n° 267, mai 1993.
- 20 000 milles en Kelt 8 mètres, *Voiles et Voiliers* n° 271, septembre 1993.
- 10 000 milles en Muscadet, *Voiles et Voiliers* n° 278, avril 1994.
- 60 000 milles en Gladiateur, *Voiles et Voiliers* n° 276, février 1994.

LE BILAN DU BATEAU

● **Voiles.** Le jeu Tasker d'origine a fait le tour du monde et se trouve encore dans un état acceptable. Une quatrième bande de ris a été ajoutée dans la grand-voile et le bateau était équipé d'un enrouleur Facnor à double gorge, qui a nécessité de nombreuses interventions. Le génois léger livré d'origine a été modifié pour s'adapter à l'enrouleur et un second génois a été taillé par Russo, permettant d'envoyer les deux voiles sur les gorges de l'enrouleur et de naviguer au portant sous génois jumeaux tangonnés.

● **Emménagements.** Après quatre ans de boulingue, les belles boiseries claires en placage d'orme sont comme neuves. Seule la descente témoigne de quelques légitimes traces d'humidité. Les planchers n'ont même pas été revernis. Les coussins du carré et des couchettes, dont les housses sont lavables en machine, sont revenus impeccables.

● **Cuisine.** Geneviève et Pierre apprécient beaucoup la cuisine en «U», qui permet de préparer les repas sans craindre de brutal vol plané. «*Sur notre prochain bateau, nous voulons trouver la même disposition, même si, pour cela, il faut effectuer des modifications sur le plan d'origine.*» Le plan de travail en Formica s'est rapidement ébréché autour des éviers ; ce revêtement, monté sur de l'aggloméré, qui gonfle avec les infiltrations d'eau, a un peu souffert. Des joints silicone ont dû être posés tout autour des fargues des éviers et lavabos, le bois commençant à s'imprégner par la base. Aucune isolation supplémentaire n'a été effectuée autour du réfrigérateur, alors que le montage du chauffe-eau à côté du groupe de froid ne semble pas avoir été la meilleure solution. Des aérations supplémentaires ont été pratiquées et un petit ventilateur d'ordinateur rajouté pour évacuer l'air chaud du groupe de froid.

● **Hublots.** Sources d'infiltration dès la livraison du bateau, les hublots n'ont été rendus étanches qu'à Tahiti, après une dépose complète. Les joints, trop serrés au montage, étaient inefficaces et les boulons, composés d'une vis en inox et d'un écrou en aluminium s'autodétruisaient rapidement. Les surfaces d'Altuglas des cabines arrière, rayées et étoilées, ont été changées. Partout ailleurs, elles ont mieux tenu.

● **Moteur.** La plus grosse déception du bateau. Le Volvo 2003 28 chevaux était au départ équipé d'un filtre à eau de mer sur le circuit de refroidissement et l'hélice bipale d'origine remplacée par une tripale, actionnant l'alternateur d'arbre. Le moteur a dû être remplacé au retour après 3 000 heures de marche. A noter que la commande d'inverseur a dû être changée à mi-parcours.