

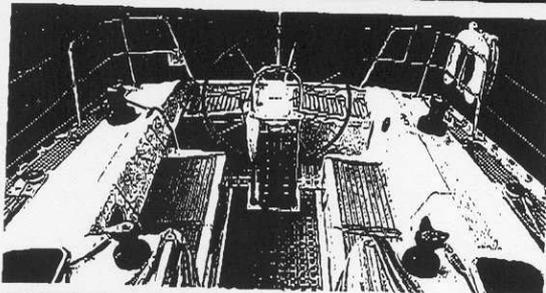
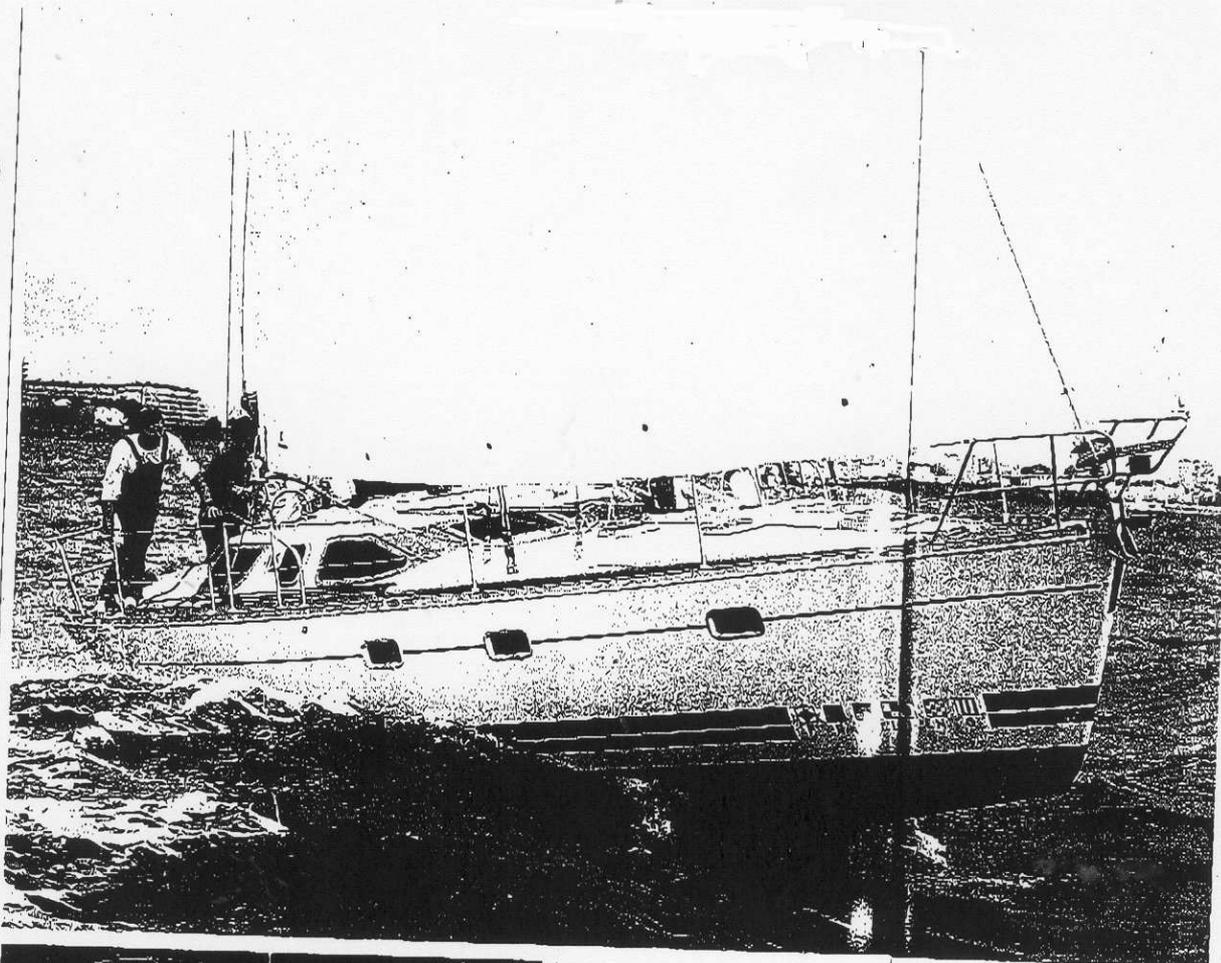
VOILES ESSAI

FEELING 416 Di

le temps de vivre

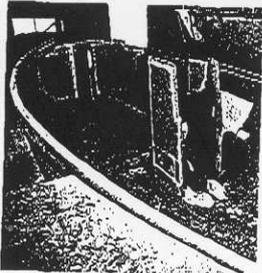


Di comme dériveur intégral. Deux lettres qui définissent tout le programme de ce Feeling de 12 mètres. Ou comment conjuguer harmonieusement grande croisière et cabotage. Par Philippe Joubin, photos de l'auteur, Gérard Beauvais et Philip Plisson, plans Robert Das et Claude Kirner.



COCKPIT

Un cockpit très dépouillé. Peu de winches, pas de charlot de grand-voile, ni d'écoute, en somme on y est bien. Six adultes y prennent place et trouvent, à la gîte, de confortables hiloires pour s'asseoir. Deux coffres reçoivent les pare-battage, nassibres, bouteilles de gaz et, enfin, un intelligent rangement pour les panneaux de portes. Derrière le barreur, deux coffres encombrés par le secteur de barre des deux safrans. Enfin, le tableau se prolonge par une jupe à deux marches. L'une d'elles sert de rangement au bb.



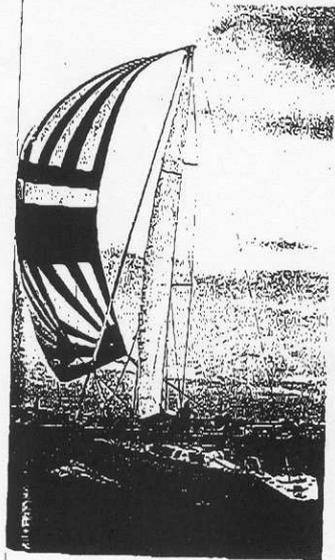
CONSTRUCTION

La coque du Feeling 416 Di est en sandwich fibre de verre-balsa. Le fond est en monolithique renforcé par de nombreuses varangues. A l'inverse du quillard, le lest en fonte est fixé sur ce fond de coque. La dérive est en fibre de verre renforcée d'aluminium.

Le pont est lui aussi en sandwich, à l'exception des hiloires de rouf. La liaison pont-coque avec le rail de forque est rivetée en aluminium. Il faut environ une semaine pour construire la coque d'un Feeling 416 Di.

GRÉEMENT

Le mât Francespar à deux étages de barres de flèche atteint 15,35 mètres. Il est posé sur le pont. Le gréement dormant est en multibrin. Il se divise en deux galhaubans, deux inter, bas-haubans avant et bas-haubans arrière, potaras (avec ridolr Harken) et étau. Il est possible d'y ajouter un étai largeable. Les drisses en Kevlar passent à l'intérieur du profil. Elles sont renvoyées au cockpit par système de poulies. Le gréement de spi est en option, mais le rail de la cloche est de toute façon posé sur le mât.



Lors des Salons à flot de septembre 1989, Kirié présentait son dernier né, le Feeling 416, un voilier de 12,60 mètres. Un an plus tard, ce fut au tour du 416 DI d'être porté sur les fonts baptismaux. DI comme dériveur intégral car, à l'instar des 29, 326, 349 et 39, Kirié poursuit sa politique de gamme parallèle : quillard-dériveur. « Il y a une clientèle acquise au dériveur de croisière, argumente Michel Bonneteau, directeur général de Kirié, et ce pour deux motivations principales : l'échouage, bien sûr, et l'accès à des mouillages peu profonds. Mais aussi le soul des propriétaires ne trouvant pas de place dans les marinas, qui font hiverner leurs voiliers dans de très petits ports inaccessibles aux quillards à fort tirant d'eau. » Le 416 DI se positionne aussi bien sur le marché du charter que sur celui des propriétaires privés. Un bateau forcément attrayant par sa taille et sa dérive : il est l'un des plus grands dériveurs disponibles. Philippe Harlé a dessiné, selon le cahier des charges du chantier, un croiseur qui se veut « rapide, sûr et confortable pour six à dix personnes » et Alain Mortain s'est chargé des aménagements. Peu de modifications à l'intérieur du DI par rapport au 416, si ce n'est une table de carré à l'embase plus volumineuse (puits de dérive oblige), les éviers séparés du plan de travail de la cuisine et des rangements supplémentaires. A l'inverse, ce qui se passe sous la carène est nettement plus intéressant. Le lest en fonte fait le tour du puits de dérive. Il dépasse de 100 kilos celui du quillard. Des ailerons stabilisateurs sont montés sur ce fond de coque, permettant l'échouage sans problème. Un talon protège l'arbre d'hélice et, enfin, l'unique safran du 416 a été remplacé par deux petites lames. Grâce à tout cela, le 416 DI se pose parfaitement lors d'un échouage. Reste à savoir si ces profondes modifications n'ont pas trop affecté le comportement du voilier.

Au près

Sous les doigts du barreur, la délicate barre à roue en bois lamellé glisse avec bonheur. A la sortie du long chenal des Sables d'Olonne nous attend une grande houle disproportionnée par rapport au vent de sud-ouest d'environ 15 nœuds. Tout de suite, le voilier se cale au près et suit sa route sans broncher. Bien équilibré, le 416 DI est très doux à la barre. Un peu trop peut-être, se révélant parfois neutre. A la gîte, seul l'un des deux petits safrans travaille vraiment et se révèle tout à fait suffisant pour

contrôler le bateau. L'équipage profite du vaste cockpit dégagé, sans barre d'écoute, pour s'installer confortablement sur les hiloires au vent. Quant au barreur, il trouve vite sa place, appuyé contre le winch de génois au vent, voire sous le vent. La brise fraîchit encore un peu. Voilà un dériveur qui se révèle raide à la toile, ce qui n'est pas forcément le point fort de ce type de voilier. Dans les manœuvres, tel le virement de bord, les deux winches self-tailing de génois, s'ils se montrent efficaces, ne sont pas forcément bien placés pour les équipiers. Situés à l'aplomb de la barre, ils sont en fait à portée de main du barreur. On peut ainsi manier aisément le bateau en équipage réduit, voire en solitaire.

Par contre, là encore il pardonne toute erreur de barre et, sans en donner l'impression, ce Feeling s'annonce bon marcheur. Peu à peu, notre route s'infléchit. Nous voilà au large le long de la côte vendéenne et parfois, dans les refus, le cap est difficile à tenir.

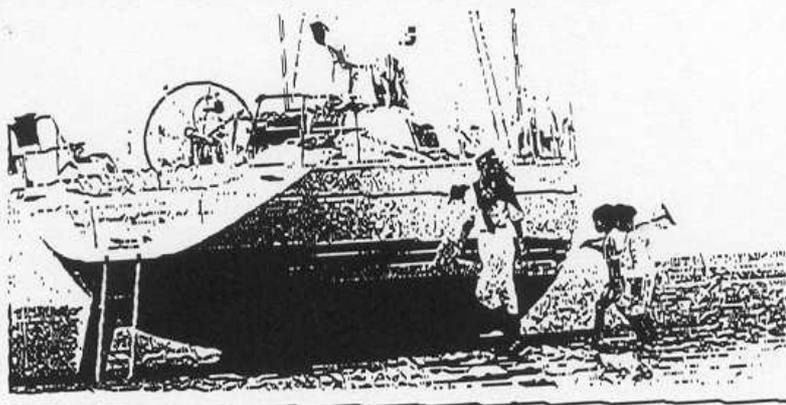
Bras et écoute de spi reviennent sur les winches de génois, mais il est possible, en option, de faire monter deux autres winches identiques aux premiers afin de faciliter les manœuvres sous spi.

Manœuvres

En fait, sur ce bateau, tout est simple. Tout a été pensé en fonction d'un équipage réduit. Nous avons essayé, on peut ! C'est

ÉCHOUAGE

Au bout de quinze à vingt secondes, sans effort, la grande dérive est rentrée dans son puits grâce à un bout renvoyé au cockpit sur le winch bâbord du rouf. Le tirant d'eau passe ainsi de 2,12 mètres à 0,80 mètre. En cas de blocage de la dérive, qui doit normalement redescendre automatiquement, un autre bout à tribord du rouf permet d'effectuer la manœuvre.



D'ailleurs, il n'y a aucune difficulté à effectuer le virement seul. Le chariot de grand-voile et son écoute renvoyée sur le rouf n'encombrent pas du tout le cockpit mais ne permettent pas non plus de choquer facilement. En revanche, le 416 DI pardonne les erreurs. Avec sa borne haute et courte, et son génois à la bordure très haute à cause du tambour de l'enrouleur, ce bateau est sans doute un peu sous-tollé et, lorsque le vent s'atténue, manque ainsi un peu de puissance.

Au portant

Le grand spi de 112 mètres carrés s'envoie sans difficulté. Malheureusement, le clam-cieat de la cloche de tangon fixé sur le mât s'avère nettement insuffisant et l'espar chute sur le crâne de David ! Cependant, établir le spi en équipage réduit n'est pas un problème. Le voilier allonge tout de suite la foulée, tout en restant doux à la barre, peut-être un peu mou parfois. Cette mollesse, au grand large, confine à la paresse.

pourquoi, si on peut émettre quelques réserves quant au design du rouf, tantôt anguleux, tantôt arrondi, parsemé de nombreux panneaux mais aussi et surtout dominé par une très efficace succession de hublots panoramiques, en revanche, il faut rendre hommage au plan de pont. Toutes les drisses, hale-bas, balancines reviennent au cockpit. Seuls, bordure et ris sont manœuvrés en pied de mât sur un winch Harken de 16. Les deux batteries de cinq coinçeurs Spinlock se trouvent de part et d'autre de la descente sur le rouf. On y coinçe aussi le bout de remontage de la dérive et celui de déblocage. Toutes ces manœuvres, dans leur cheminement entre mât et cockpit, sont en partie recouvertes juste en amont des bloqueurs. Derrière, deux winches Harken de 40 se révèlent bien suffisants. Les winches de génois et de spi sont des 53 Harken. L'axe tout de génois est réglable depuis le cockpit et le bout est frappé sur un taquet coinçeur Harken. « L'une des philosophies

FICHE TECHNIQUE

Architecte :
Philippe Harlé et Alain Montain.
Constructeur :
Kirié, route de La Rochelle, B.P. 1839,
Le Château d'Olonne, 85118 Les
Sables d'Olonne Cedex.
tél. 51.21.18.83, Fax : 51.21.05.13.
Télex : 710 832 F France.

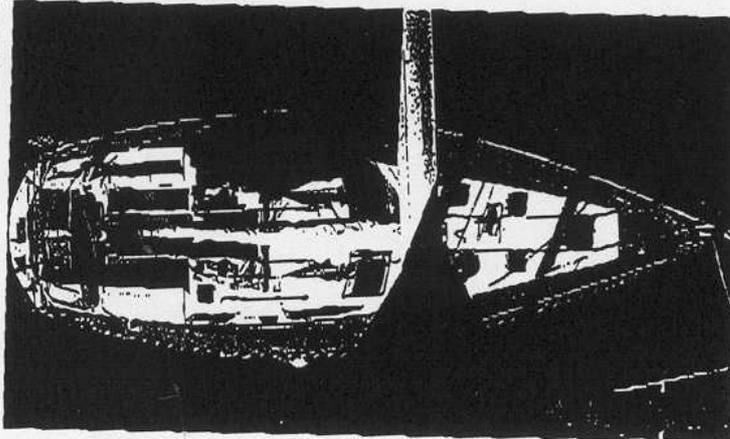
Dimensions
Longueur hors tout : 12,60 m
Longueur coque : 12,22 m
Longueur flottaison : 9,81 m
Bau maxi : 4,20 m
Tirant d'eau : DI : 2,12/0,80 m ;
quillard : 1,95 m
Déplacement : DI : 8 400 kg ;
quillard : 7 500 kg
Lest : DI : 2 400 kg ; quillard : 2 300 kg
Points de la drève : 150 kg
Capacité eau : 400 l
Capacité fuel : 250 l

Voilure
Grand-voile : 30,85 m²
Génois : 53,30 m²
Tourmentin : 10,27 m²
Spi (option) : 112 m²
Homologation : 1^{re} catégorie
Prix (départ chantier) : 1 050 500 F uc
avec moteur diesel Yanmar 44 ch,
grand-voile, génois et tourmentin.

Options
Accastillage de spi (1 drisse, 1 tangon,
1 balancine, 2 écoutes, poulies et
fermes) : 15 502 F
2 winches ST d'écoute de spi : 22 341 F
Enrouleur de génois, accastillage et
génois enrouleur avec reprise du
génois standard : 14 482 F
Chargeur de batterie 20 ampères avec
répartiteur de charge : 8 065 F
Batterie sup. 95 ampères : 2 657 F
Table de cockpit teck, pied alu : 6 880 F
Passavant teck : 59 251 F
Radiocassette, enceintes : 6 165 F
Echelle latérale amovible : 1 540 F
Guindeau électrique : 11 691 F
8 hublots de coque ouvrants en
remplacement des fixes : 5 274 F

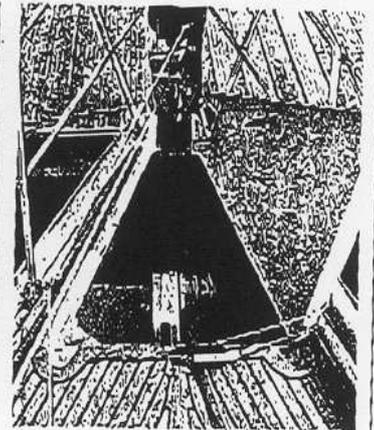
VERSIONS ÉQUIPEMENT MOTORISATION

Le Feeling 416 est disponible en deux versions : quillard et dériveur intégral. Le 416 possède un tirant d'eau de 1,95 mètre. Il est plus léger de 900 kilos environ que le DI, le lest du quillard rendant 100 kilos à celui du dériveur. Deux versions du DI sont au catalogue du chantier : avec deux cabines avant ou une seule. La motorisation proposée sur le 416 est unique. Il s'agit en l'occurrence d'un moteur Yanmar diesel de 44 chevaux muni d'une hélice bipale. Le tableau du moteur, très complet (compte-tours, compteur horaire, jauge) se trouve dans le cockpit, protégé par un panneau de Plexiglas. La manette des gaz est en la colonne de barre et l'étréouffoir près du secteur de barre. Le système électrique est lui aussi très complet avec trois batteries de 95 ampères-heure en série (un moteur, deux service). Les deux options 12-220 volts sont posées en série et tout est doublé. Le tableau électrique est ainsi en deux parties : 12-220 volts. Les réservoirs d'eau (2x200 litres) sont sous les banquettes du carré. Celui de fuel (250 litres) sous la couchette de la cabine arrière gauche.



PLAN DE PONT

Indiscutablement une grande réussite, même si la position des winches de génois n'est pas idéale lors des manœuvres. Les drisses reviennent au cockpit. La bordure et les bossas de ris, elles, restent au winch du mât. La barre d'écoute est située sur le rouf. A noter que les manœuvres de la drève arrivent elles aussi aux deux batteries de coinces, de chaque côté de la descente, après avoir cheminé à l'intérieur de l'épontille. Dans leur prolongement, deux winches nécessaires et suffisants. Si les passavants sont larges et agréables pour circuler, le rouf est un peu encombré. Tout l'accastillage est de haute qualité. On peut reprocher toutefois le design du pont en lui-même, avec ses décrochements et ses nombreux hublots. Affaire de goût.



ÉTRAVE

La ferrure d'étrave est en acier inoxydable, équipée d'un davier basculant, d'un chautard à rouleau et du point d'amure de foc. Au-dessus prend place le tambour d'enrouleur de génois. La baïlle à mouillage est fermée par une trappe relevée à son extrémité afin de laisser l'ancre à poste. Guindeau manuel en standard et électrique en option.

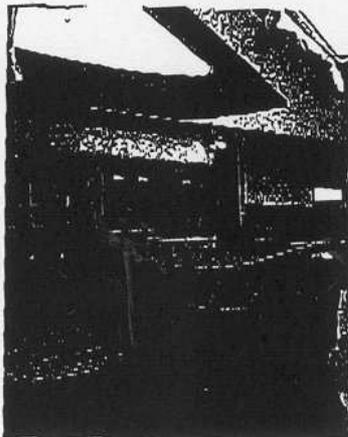
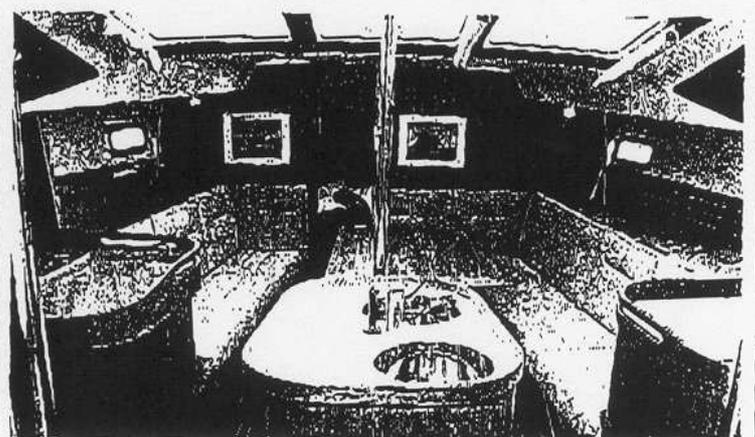


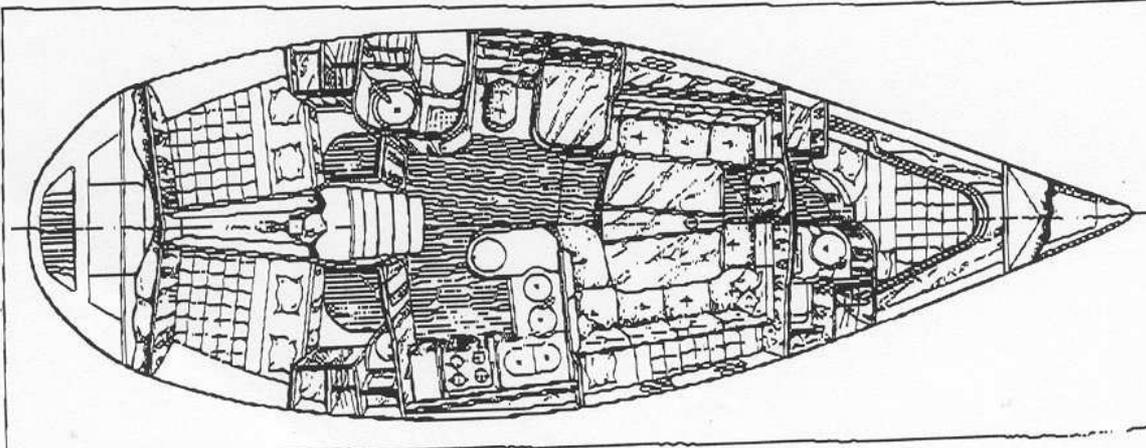
TABLE À CARTES

Ses dimensions (70x86 centimètres) en font une véritable table de travail. Un vide-poches d'importance se trouve dans son prolongement et le tableau électrique très complet, véritable centrale du bord, la domine. Mais il manque une console pour l'électronique embarquée. Une grosse lacune pour ce voilier de grande croisière.



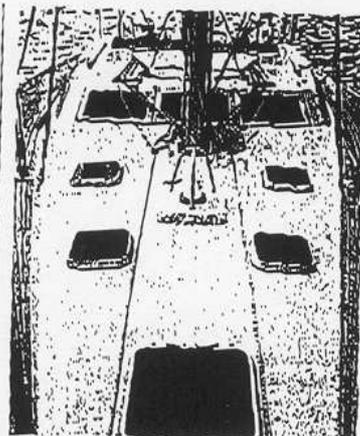
CARRÉ

Il est étonnant de trouver ici un carré de ce volume sans rien ou presque concéder aux performances du bateau. Tout y est harmonieux : des boiseries en orme, aux motifs des coussins aux tons pastel, en passant par le vaigrage clair. L'embase de la vaste table, où récemment neuf à dix personnes peuvent trouver place sans se gêner, n'est autre que le pulis de drève. Au bout de la table : l'évier à deux bacs. En descendant le pan tribord de la table à hauteur de la banquette, celle-ci devient couchette double. Au-dessus d'elle, une petite couchette pour un enfant. A l'avant, une cabine double attenante à un cabinet de toilette.



LES RANGEMENTS DU BORD

Cockpit	2 grands coffres peu profonds sous les banes (pare-battage, portes, aussières) qui ne permettent malheureusement pas d'y ranger une annexe. 2 coffres arrière où se trouve déjà le secteur de barre. 1 coffre pour le bib dans la première marche de la jupe.
Carré	2 grands volumes sous la banquette supérieure pour toute la nourriture du bord, auxquels il faut ajouter un autre à l'avant, sous la banquette tribord. 3 compartiments au-dessus de la banquette bâbord, un autre sous le siège du navigateur (armement de sécurité), 1 vaste bar sous la table à cartes, ainsi qu'un tiroir pour les voiles - sous les banquettes, deux réservoirs à eau de 200 litres chacun.
Cuisine	3 équipets (1 pour le micro-ondes et les 2 autres pour les assiettes, bols, verres, tasses...) surmontés d'un rangement pour l'épicerie de base, 1 légumier avec trois tiroirs, 1 stockage pour une poissonnière, 1 rangement pour casseroles et poêles, 1 gazinière, 1 réfrigérateur (140 litres), deux rangements pour les couverts sur le bloc évier.
Cabines	Avant : 1 grande penderie surmontée d'un équipet ; tout autour de la cabine, une splendide pièce en onne moulée sert de vide-poches mais aussi de rangements pour les vêtements et de bibliothèque ; sous la couchette : 2 grands coffres pour le matériel de sécurité et les sacs. Arrière gauche : 1 penderie, 2 vide-poches, 1 emplacement pour un verre et une bouteille, 1 petit coffre sous le couchage - le réservoir de fuel (250 litres) est sous la couchette. Droite : idem, plus 1 placard et 2 tiroirs, 3 coffres sous le couchage, 1 coffre contient aussi deux batteries.
Coin navigateur	1 volume sous la table (cartes), 1 équipet à gauche de la table, 1 petite bibliothèque, 1 plumier et 1 rangement pour les crayons, gomme...
Toilettes	Avant : 5 équipets. Arrière : 1 grand équipet et 1 bac à élécs avec ringier.



LUMIÈRE, AÉRATION

La succession des vastes hublots panoramiques du rouf (cinq au total) laisse entrer un généreux soleil. Les trois cabines et les toilettes sont elles aussi très lumineuses. Nombreux plafonniers et spots halogènes (onze sources lumineuses dans le carré). Chaque cabine dispose d'au moins deux hublots ouvrants, sans compter les nombreuses daurades.

du chantier, déclare-t-on chez Kirié, est d'accroître régulièrement la valeur ajoutée de ses unités, au lieu de rechercher systématiquement la production de masse.» Il en va ainsi du fort joli pont en teck (en option toutefois) offrant une circulation sur les larges passavants. A noter, par ailleurs, l'intéressante idée de fixer le radeau de survie dans un coffre fermé par la marche supérieure de la jupe qui s'ôte facilement.

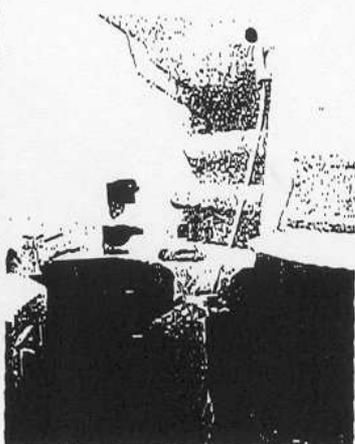
Vie à bord

Orme clair, coussins aux tons pastel, vaigrages blancs : ici règnent la paix et l'harmonie. Incontestablement, Alain Mortain a créé un vaste carré où il fait bon vivre. Rien de tape-à-l'œil, pas de concession à la mode, ce bateau a de la « classe ». Une seconde épontille a été rajoutée sur l'arrière de ce puits, juste devant le bloc central abritant les deux cuvettes de l'évier. A la mer, l'évier séparé du plan de travail de la cuisine n'est pas forcément idéal, même si une tablette basculante essaie de pallier cet inconvénient. La cuisine tout équipée est à droite, en face de la table à cartes. De bonne dimension, cette dernière est maintenant au-dessus du bar, lui-même chassé par la dérive. Un tableau électrique très complet domine le coin du navigateur. Malheureusement, il n'y a pas de place pour les instruments électroniques. Un gros problème sur lequel planche actuellement le chantier. A l'avant, se trouve une vaste cabine double attenante à un cabinet de toilette et, à l'arrière, deux autres cabines doubles dont l'une avec un petit lavabo. Au total, dix personnes peuvent dormir à bord sans problème.

De vastes et nombreux hublots, des plafonniers et spots halogènes contribuent à la luminosité et à la clarté de tout l'intérieur. S'ajoutant aux hublots ouvrants, les daurades assurent une bonne aération. Voilà des emménagements intelligents avec de vastes rangements et de multiples astuces comme les poignées le long de la table à cartes, voire le double système d'eau douce ou salée, ou encore l'installation électrique avec option 220 volts.

Conclusion

Le 416 avait déjà séduit. Le 416 DI est incontestablement une réussite pour les amateurs de dériveur. On peut malheureusement déplorer son manque de tempérament. N'empêche, tout y est conçu pour la grande croisière en « père peinar ». Un voilier pour prendre le temps de naviguer, pour prendre le temps de vivre la mer.



TOILETTES

Les deux toilettes du bord sont en polyester moulé et habillé, en certains endroits, de bois. L'eau, froide comme chaude, arrive sous pression dans les mitigeurs et les pommes de douche. Ces toilettes sont équipées de prises 12, 110 et 220 volts. Le cabinet arrière, un peu plus grand et à la hauteur sous barrots plus importante, possède plus de rangements.

NOS APPRÉCIATIONS

POINTS FORTS

- Plan de pont très bien étudié et bien équipé pour un équipage réduit.
- Excellente aération et bonne luminosité.
- Comportement général à la mer.

POINTS FAIBLES

- Pas de console pour l'électronique embarquée.
- Design du pont contestable.
- Certaine mollesse à la barre suivant les allures.

CUISINE

La cuisine scindée en deux plans de travail. Au centre du bateau, le bloc évier rec deux bacs en inox munis d'un réfrigérateur et d'une douchette. A tribord, la cuisine proprement dite : cuisinière à gaz, four et réfrigérateur de 140 litres. En série : le four à micro-ondes ne fonctionne que sur le 220 volts, tout entouré de vastes rangements.

CABINES ARRIÈRE

Deux cabines arrière avec deux vastes couchettes doubles. Celle de tribord possède son petit lavabo ainsi que de vastes rangements. A noter les deux trappes qui permettent d'accéder au moteur ainsi qu'au ballon d'eau chaude (42 litres). La cabine bâbord est un peu plus petite. Toutes deux sont munies de cinq hublots et d'une daurade.

COURBE DE STABILITÉ

