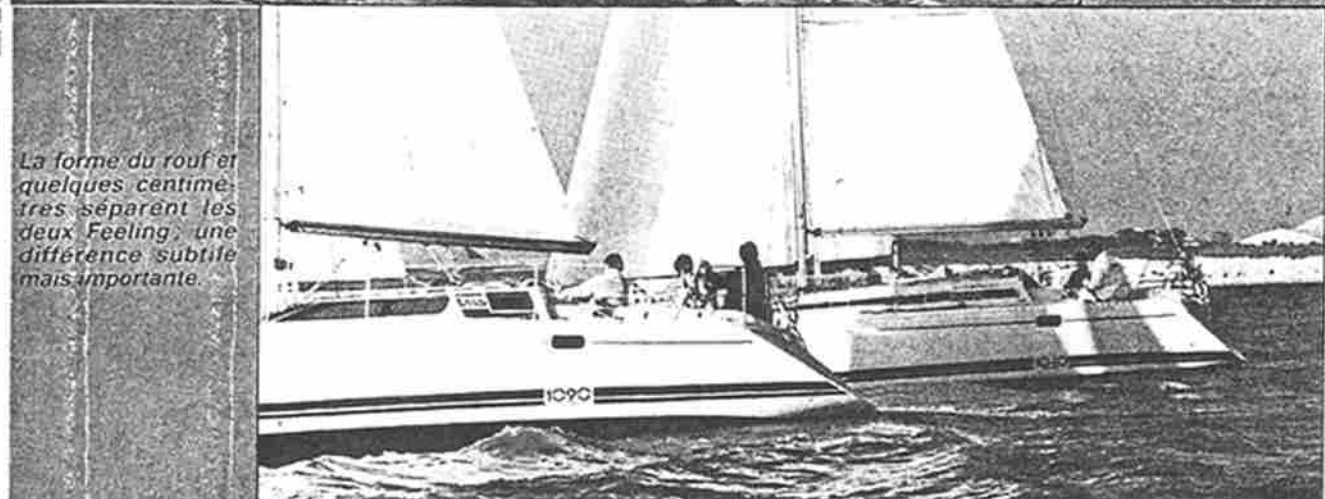


Même plan de voilure — avec enrouleurs — et vitesse identique pour nos deux cobayes.



La forme du rouf et quelques centimètres séparent les deux Feeling, une différence subtile mais importante.

## FEELING 1040 ET 1090

# 367. PONTS A LA CARTE

Voir la mer en face ? Pourquoi pas, avec cette alternative au sempiternel rouf en sifflet. Un changement d'allure à regarder de près car vous obtiendrez deux bateaux radicalement différents.

Un authentique mangeur d'é-coute y perdrait son latin ! Les équipiers des deux bords ont beau tirer sur tous les bouts qui passent, rien à faire pour que le 1040 prenne le pas sur le 1090 ou vice versa. Installés pratiquement côte

à côte au près serré, les deux bateaux taillent leur route imperturbablement à la même vitesse et au même cap. Les physiologistes avertis qui plaçaient une étiquette plus « tranquille » sur la silhouette du tout récent 1090 en sont pour

leurs frais. A défaut de naviguer de la même façon sur l'un et l'autre, on y marche en tout cas à la même vitesse ! Une bonne façon de rappeler que, sur le plan des performances, l'aménagement du pont n'est jamais que la partie émergée de l'iceberg. On ne voit que lui, on en parle beaucoup, mais le facteur déterminant tient bel et bien dans l'ensemble carène-plan de voilure. L'habit ne fait pas le moine, pas plus que le flush deck ne fait le voilier rapide... A l'inverse — et certaines expériences l'ont montré — on peut aisément imaginer un croiseur à l'allure de voilier mixte inquiéter des unités dites performantes.

Gardons-nous cependant d'aller trop loin, car il n'est pas ici question de changement de catégorie. Sous des habillages nettement différents, les deux Feeling courent bien dans la même classe. La démarche du chantier Kirié en est d'autant plus intéressante. Partant du principe qu'il peut y

### LA COMPARAISON DES PRIX

#### FEELING 1040

— en version propriétaire (une cabine arrière) avec moteur Volvo 2002 18 cv, grand-voile, génois médium et tourmentin : 433 800 F.

Options : version charter (5 956 F) ; grand mât (3 690 F) ; barre à roue avec compas (15 345 F) ; gréement de spi avec tangan (5 425 F) ; hélice bec de canard (2 180 F).

#### FEELING 1090

— en version standard (même disposition que le 1040 propriétaire) avec grand mât, grand-voile, génois médium et tourmentin, moteur Volvo 2003, 28 cv, barre à roue avec table de cockpit : 463 000 F.

Options : version luxe (emménagements différents, guindeau, douche de cockpit...) : 32 000 F.

Architecte : Philippe Hamlé - Alain Mortain.

Constructeur : Kirié, route de la Rochelle

85100 Les-Sables-d'Olonne

avoir plusieurs façons de vivre la croisière, ils se sont décidés à confectionner une peau différente à leur 1040. Avantage évident de la formule pour l'utilisateur : on change de décor sans changer de gamme. Pas question ici de renoncer aux qualités marines d'un croiseur rapide sous prétexte de lorgner vers une disposition qui est souvent l'apanage de modèles moins performants.

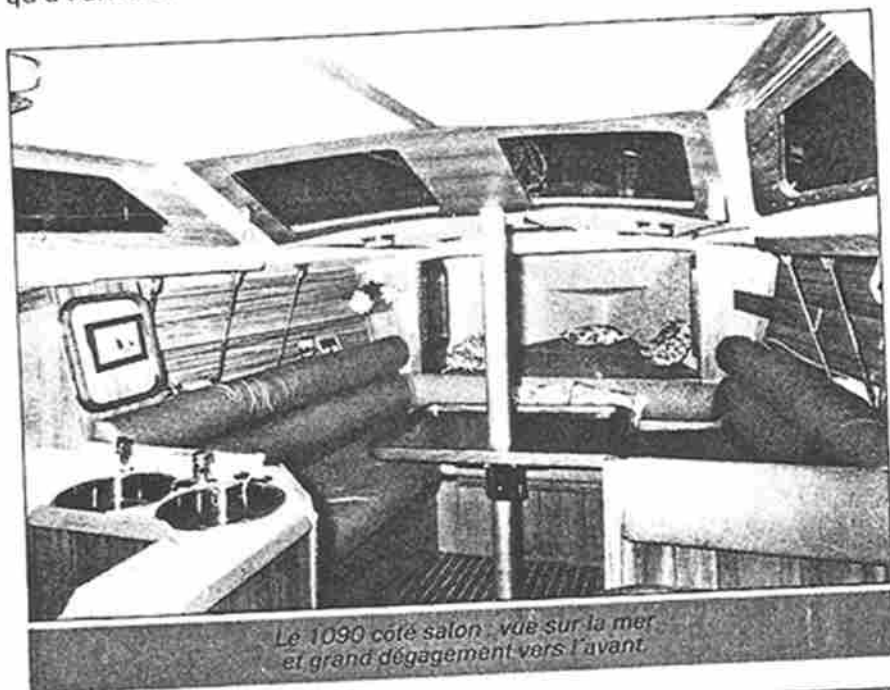
A l'origine donc, le Feeling 1040 : un peu plus d'un an de carrière et déjà une valeur sûre de sa catégorie (voir « A la barre », *Bateaux* N° 334). A bien examiner le 1090, sorti juste une année plus tard, on s'aperçoit que les différences sont moins nombreuses qu'il n'y paraît à première vue. A l'extérieur, seuls le rouf et la voûte ont changé. Les cockpits sont rigoureusement de la même taille et les passavants restent aussi larges dans la nouvelle version. Même l'allongement de la voûte n'intervient en fait que sur un plan esthétique, la plate-forme arrière conservant pratiquement les mêmes dimensions. La coque et ses appendices restent les mêmes tout comme le plan de voilure, à cette nuance près que c'est le gréement long du 1040 qui est monté systématiquement sur le 1090. L'acheteur de ce dernier profite ainsi en standard du potentiel optimal.

Pour respecter le jeu des versions de base, notre ordinateur a comparé les deux standards, à savoir le Feeling 1040 mâts normal et le 1090 mâts long. Sur l'eau, en revanche, nous disposons d'un 1040 à mâts long ce qui nous a permis de comparer précisément les possibilités des deux modèles avec les mêmes gréements. Le résultat, nous l'avons déjà dit, est clair : match nul. Ce qui revient à dire que ce n'est pas l'attrait du speedomètre ou l'agrément de barre qui peut influencer sur le choix de l'un ou de l'autre. Le débat portera plutôt ici sur l'esthétique générale, l'agrément du plan de pont ou le confort de l'intérieur. Sur le prix aussi, puisque le 1090 coûte tout de même près de 30 000 francs de plus. Encore faut-il préciser que dans cet écart sont inclus des suppléments tels que le mâts long et un moteur plus puissant en standard (soit une valeur d'environ 9 000 francs pour ces deux éléments).

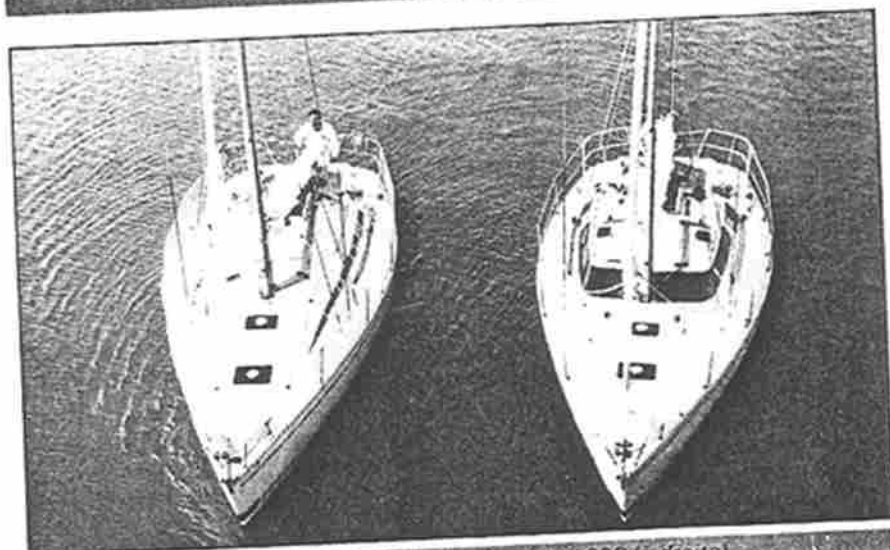
Passons sur l'esthétique, les deux écoles ayant leurs tenants et leurs adversaires. Bornons-nous à constater que le rouf en sifflet

avait, ces dernières années, les faveurs de la mode, mais que le propre de cette dernière est sans doute de changer... L'inclinaison du tableau arrière et quelques centimètres carrés de surface de jupe mis à part, l'allongement de la voûte sur le 1090 ne change pas grand-chose aux habitudes de l'équipage. C'est encore plus vrai pour le cockpit qui conserve le même moulage d'un bateau à l'autre. Il n'est pas inutile de rappeler au passage le confort de ce dessin, que l'on soit assis sur les hiloires ou, un niveau en dessous, sur les banquettes. On trouve même à la jonction entre hiloire et plat-bord un astucieux décrochement qui permet aux équipiers de garder les fesses au sec lorsque l'eau court sur le passavant, jusqu'à l'arrière.

La situation change dès que l'on se pique d'aller faire un tour à l'avant. En quittant le cockpit, les repères ne bougent pas : largeur de passavants et hauteur de rouf similaires ; on peut même s'asseoir convenablement sur le bord de ce dernier. C'est en avant du mâts que le tempérament de chacun se révèle. Pente classique sur l'avant pour le 1040, avec le non moins classique morcellement des surfaces utilisables ; le rouf a beau être de faible hauteur dans cette zone, il n'en est pas moins présent. Les amateurs de bains de soleil et d'espaces dégagés préféreront sans doute la vaste plage avant du 1090, qui ne réserve que d'infimes différences de niveau. Les manœuvres en pied de mâts s'y font de façon sûre et confortable, sans que le rouf ne gêne le



Le 1090 côté salon : vue sur la mer et grand dégagement vers l'avant.



Plage avant plus dégagée pour le 1090 (à droite) qui dispose aussi d'un plus grand nombre de points d'aération.



## FEELING 1040 ET 1090

moins du monde. Dans le dessin de celui-ci, l'architecte a eu la sagesse de ne pas exagérer la pente de la face avant — tentation pourtant forte sur le plan esthétique. Résultat, on a moins tendance à mettre le pied sur cette partie, glissante par définition. Compte tenu de la bonne distribution des manœuvres, on n'aura de toute façon pas d'autres raisons de s'y promener que pour ferler la grand-voile.

Les petits balcons qui protègent les aérateurs en avant du mât servent également de cale-pieds. La parenté se retrouve en approchant de l'étrave, les installations de mouillage — intelligemment

conçues — sont identiques sur les deux bateaux. Chacun profite de ce perfectionnement aussi rare qu'utile : une bande de protection inox entre le puits à chaîne et les daviers. Demi-tour et quelques pas pour affermir ces impressions : pas de doute, à la sieste comme à la manœuvre, la formule « de plain pied » du 1090 semble plus attrayante.

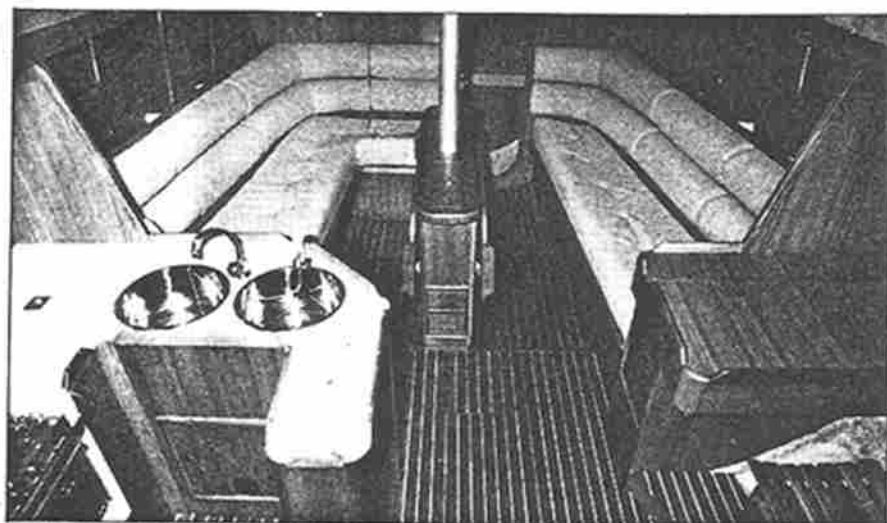
Le revers de cette option se retrouve théoriquement à l'intérieur, la hauteur sous barrots diminuant franchement au niveau du mât. De fait, on plafonne à 1,58 m à l'avant du carré du 1090 alors que l'on trouve encore 1,75 m en avant du mât du 1040. Cette différence se révélait secondaire avec la version d'emménagements dont nous disposons ; elle est plus sensible sur une configuration classique où l'on doit pouvoir circuler jus-

qu'à la cabine avant. C'est indéniablement le bon côté de la forme « sifflet ». L'essentiel reste cependant le changement d'ambiance que l'on ressent en rentrant dans un bateau ou dans l'autre. Vision classique pour le 1040, où l'on se trouve directement plongé dans un chaleureux carré ; impression toute différente à bord du 1090 où, tout en gardant les mêmes perspectives sur la partie avant des emménagements, le visiteur ne peut manquer d'apprécier la vue offerte par les hublots de grande surface (ils sont, sur les côtés, nettement plus grands que ceux du 1040).

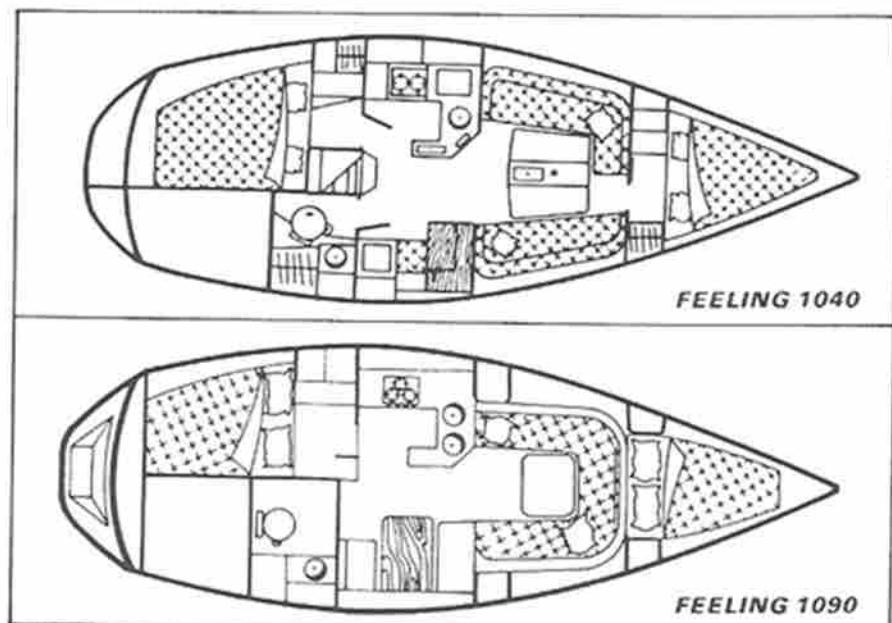
Inutile de revenir sur l'agrément que procure la possibilité de voir la mer sans sortir du bateau. Le cabinet Harlé, qui a déjà promu avec succès cette configuration sur de plus petites unités de série, mérite toute notre gratitude pour redonner ainsi la vue à des plaisanciers privés d'horizon ! Dans le cas présent, il s'agit bien d'un aspect purement visuel car, mètre en main, les hauteurs ne changent pas d'une version à l'autre (exception faite de la partie avant du 1090). Elles sont d'ailleurs tout à fait conséquentes, flirtant sur chacun des Feeling avec les deux mètres près de la descente et se maintenant à un bon 1,86 m à l'entrée du carré.

La différence s'arrête là si vous choisissez un 1090 en version standard. Vous y trouverez en effet une disposition intérieure rigoureusement semblable à celle du 1040 propriétaire : une seule cabine arrière et un cabinet de toilette particulièrement spacieux et bien agencé. La belle penderie à cirés qui prend place dans ce dernier donne d'ailleurs le ton de ces emménagements agréables qui n'oublie pas d'être fonctionnels. Certains regretteront sans doute que le chantier ne profite pas de cette modification de plan de rouf pour se lancer carrément dans le salon de pont. Une telle option aurait entraîné de véritables transformations de structure, et là n'était pas l'objectif. Il s'agissait plutôt de donner une atmosphère différente à ce centre vital du bateau qu'est la zone cuisine-table à cartes. L'expérience montre que ce simple changement d'enveloppe suffit à bouleverser le visage des emménagements.

L'évolution est encore plus radicale si vous optez pour la version « luxe » du 1090. Le « U » du carré est alors bouclé et la cloison qui sépare de la couchette double avant disparaît. Rien n'arrête plus



*L'agrément du carré du 1040 n'est plus à prouver, la belle cuisine est la même sur les deux modèles.*



le regard, de la descente à l'étrave, accentuant encore l'impression d'espace. Cette solution plaira davantage à des plaisanciers qui ne souhaitent pas recevoir trop de monde à bord qu'à ceux qui regardent de près le nombre de cabines disponibles... Notons que la couchette avant perd à cette occasion une bonne part de ses équipets. La version « luxe » se caractérise également par une étonnante table à cartes. La surface y est suffisante, la forme élégante avec ses arrondis

et, surtout, sa conception en « dinette » paraît séduisante avec ses deux sièges qui se font face ; le navigateur ne risque plus de manquer de public !

Dans cette version, la belle table à abattants du 1040 laisse place à une table d'une pièce, non moins belle, mais sur laquelle les hautes fargues sans ouverture ne facilitent pas le nettoyage. L'ensemble de la décoration — toujours avec des boiseries en orme — est plaisant sur tous les modèles. La cuisine (disposition pra-

tique en « U », avec deux éviers, égouttoir et de nombreux placards, tiroirs et équipets) est la même sur toutes les versions, qu'il s'agisse du 1040 ou du 1090. Mêmes prestations d'ensemble en ce qui concerne les rangements en général et les divers raffinements intérieurs : équipement électrique, eau sous pression, réservoirs... Une différence sensible en revanche dans le domaine de l'aération, le 1090 étant nettement mieux pourvu en manches à air et hublots ouvrants.



## LES PERFORMANCES

La carène du 1090 est en fait directement issue de celle du 1040 que ses architectes Ph. Harlé et A. Mortain ont simplement allongée de 30 cm à l'arrière par l'adjonction d'une jupe intégrée à la coque. Le fond de la nouvelle jupe correspond à l'ancien tableau arrière et la cadène de pataras a pu être conservée, alors que l'ensemble du plan de pont est entièrement repensé. La coque du 1090 présente par conséquent les mêmes entrées en U et les mêmes sections bien pleines que le 1040, l'élanement arrière plus important devant simplement permettre d'améliorer l'écoulement des filets d'eau, notamment au portant et à la gîte. Nous avons observé un déplacement légèrement supérieur pour le 1090 et sa stabilité initiale est donc à peine plus élevée.

Nos calculs ont été effectués avec un plan de voilure plus important pour le 1090, alors que le gréement plus court a été retenu pour les calculs du 1040. Cette différence de hauteur de mât explique la plupart des écarts qui apparaissent dans le tableau des éléments de comparaison et dans les performances prédites par l'ordinateur. Ainsi les coefficients de raideur à la toile sont inférieurs pour le 1090. Ce coefficient est, ne l'oublions pas, le rapport du couple de redressement au couple de chavirage, et si les deux moments de redressement sont pratiquement équivalents, le moment de chavirage qui tient compte de la surface totale de voilure et de son élanement est sensiblement plus élevé pour le 1090. Le 1090 reçoit le même safran entièrement suspendu que le 1040.

Nous avons essayé pour les deux modèles la version grand tirant d'eau, munie d'une quille longue en fonte à bord de fuite

elliptique. En option le chantier propose des quilles plus courtes de 40 cm qui peuvent faciliter la navigation dans certaines régions : la remontée au vent sera légèrement moins bonne, mais cette option n'aura pratiquement pas d'influence au portant, la stabilité restant identique pour les deux quilles, la plus courte ayant été alourdie de 150 kg pour obtenir ce résultat.

### Un mât plus haut

Plus long de cinquante centimètres, le mât du Feeling 1090 est gréé comme celui du 1040, en tête avec deux étages de barres de flèche, soutenu par des galhaubans intermédiaires et deux paires de bas-haubans, un étai et un pataras réglable par ridoir à volant. Un ensemble classique qui a fait ses preuves et que l'on retrouve pratiquement sur tous les voiliers de série de cette taille, l'absence de bas étai facilitant le passage du génois au virement de bord. L'enrouleur de génois est proposé en

option, mais la livraison standard ne prévoit que le génois médium, la grand-voile et le tourmentin. Il conviendra donc de comparer soigneusement le prix de cette option avec celui des trois focs, nécessaires pour compléter la garde-robe de base. L'enrouleur apparaîtra alors sans doute comme la solution la plus séduisante si l'on n'envisage pas de régater. Insistons sur le fait que ce choix doit être fait au départ car la coupe d'un génois médium classique est bien différente de celle d'un génois pour enrouleur.

Si dans l'ensemble l'accastillage du 1090 reprend celui, déjà satisfaisant, du 1040, quelques innovations méritent pourtant d'être notées.

La barre d'écoute installée classiquement sur le bridge deck du 1040 est avancée devant le capot de descente sur le rouf du 1090. Cette nouvelle disposition permet de dégager descente et cockpit et paraît plus confortable. Elle ne nous a toutefois pas entièrement convaincu, car les poulies d'écoute placées très en avant imposent à la bôme un effort énorme qui se traduit par une flexion très apparente. Le réglage de l'écoute se fait alors uniquement au winch sur le rouf.

Les drisses principales, à l'exception de la balancine de grand-voile, sont envoyées sur des bloqueurs placés le long de la descente. Cette disposition, pour régler la tension des drisses, se révèle peut fonctionnelle lorsque l'on veut prendre un ris. La prise du ris s'effectue au mât, grâce à un winch, la bosse étant saisie en bout de bôme sur un bloqueur à came intégré dans la ferrure. Il est nécessaire de prévoir un second équipier pour choquer la drisse de grand-voile. On regrettera au pas-



Une barre à roue précise et agréable sur le 1090, sans parler de la sympathique tablette de cockpit.

## FEELING 1040 ET 1090

sage la disparition de tout équipement permettant de ranger une manivelle de winch au pied du mât.

Comme sur le 1040, les avale-tout de génois se règlent par un palan à trois brins sur le 1090, détail pratique que l'on retrouve rarement en série. L'accastillage plus élaboré du 1090 présente des winches de génois self-tailing qui seront particulièrement appréciés en équipage réduit. Deux

autres winches, disposés de chaque côté du capot de descente permettent de régler les drisses, hale-bas et balancine de tango, ainsi que l'écoute de grand-voile. Seul le winch d'écoute de grand-voile n'est pas prévu en self-tailing.

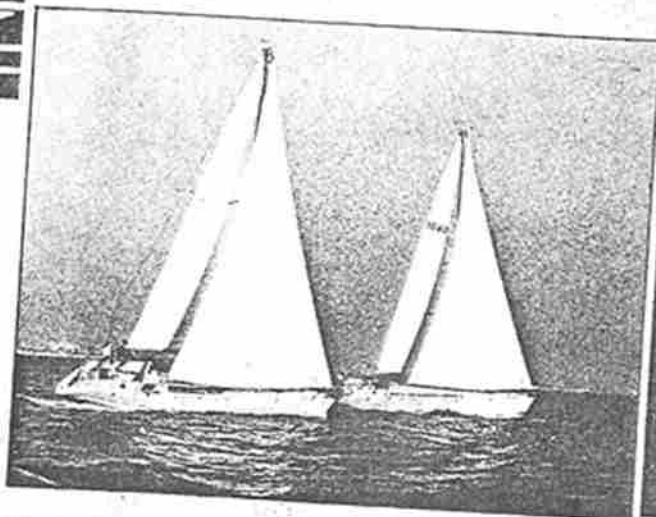
### La barre à roue s'impose

La barre à roue montée en série sur le 1090 augmente encore le sentiment de « gros bateau » donné par la 1040. L'impression est d'autant plus favorable que les classiques transmissions par drisses ou hydrauliques ont été abandonnées au profit d'une transmission directe par couple conique et renvoi par tringles et biellettes. Le système nous a séduit par sa douceur, allié à une grande précision. Pas de point dur ou de flottement que l'on reproche habituellement aux deux autres systèmes. Compas et commandes moteur sont bien sûr intégrés à la colonne de barre qui reçoit encore une table de cockpit bien agréable.

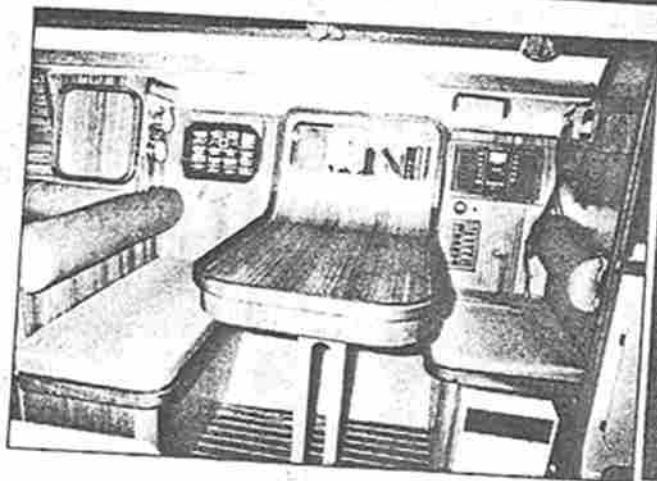
L'inventaire du 1040 est encore complété sur le 1090 par l'installation d'un guindeau, très utile sur une unité de cette taille, par des drisses en Kevlar, compte tenu de leur faible allongement, et par l'installation de deux manches à air avec boîtes dorade ainsi que d'un balcon en avant du mât.

Le comportement à la mer de ces deux carènes puissantes et raides est très proche, et c'est tout juste si l'on peut remarquer un meilleur écoulement de l'eau à la gîte et un amortissement du tangage pour le 1090. Les winches self-tailing et surtout l'enrouleur apporteront une grande facilité de manœuvre sur ces bateaux de bonne taille. En équipage réduit, la barre à roue peut représenter un inconvénient car le barreur, confortablement installé à l'arrière, ne peut guère contribuer à la manœuvre autrement qu'en aidant de la voix. Un pilote électrique sera dans ce cas appréciable.

Le mât plus long du 1090 permet d'obtenir des performances légèrement supérieures, en particulier par petit temps, et ce malgré un déplacement légèrement supérieur. L'écart reste toutefois faible et atteint au maximum 1/10<sup>e</sup> de nœud au large, pour 5 nœuds de vent réel. Il devient presque insignifiant par bonne brise, puisque l'écart à l'issue de notre parcours de 20 milles pour 20 nœuds de vent n'atteint même



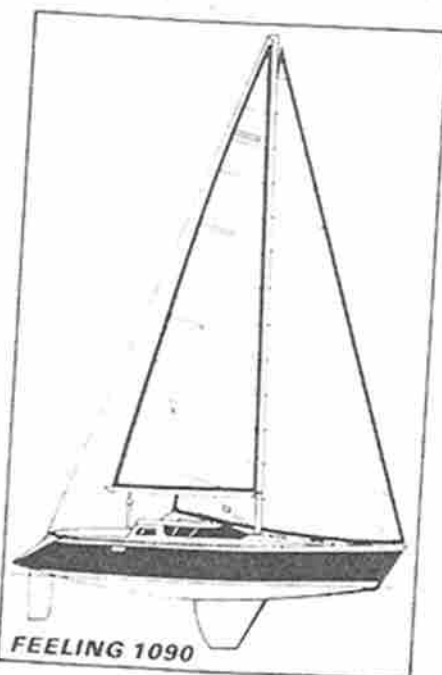
Impossible de dé-  
partager nos deux  
Feeling sans voir  
les le rouf ne fait  
déjà rien à  
l'affaire!



La navigation  
assistée à bord  
du 1090, trois per-  
sonnes peuvent  
prendre place au-  
tour de la table à  
cartes.



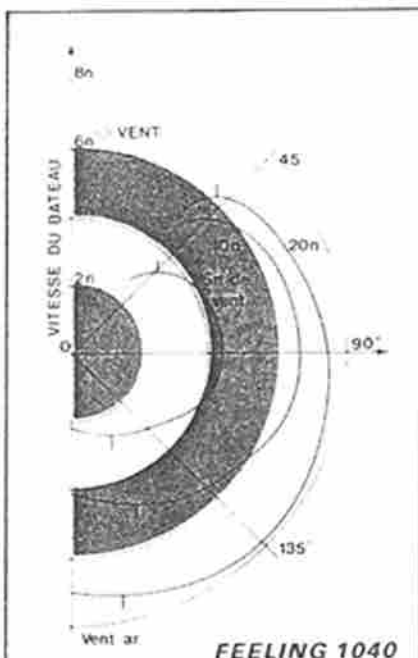
FEELING 1040



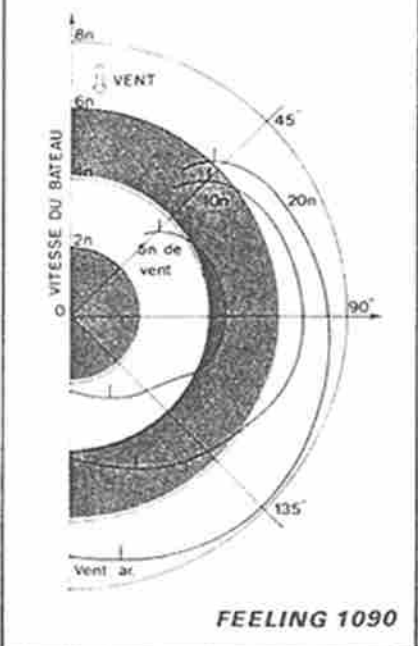
FEELING 1090



pas la minute. Ajoutons que le Feeling 1040, qui peut en option être équipé du même mât que le 1090, obtiendrait alors des performances équivalentes, le programme VPP ignorant en effet l'éclanchement arrière émergé qui est, on l'a vu, la seule différence objective séparant les carènes des Feeling 1040 et 1090.



Les polaires tracées pour les deux Feeling sont très proches, ce qui est logique, puisqu'ils partagent la même carène. Les écarts les plus sensibles que l'on peut observer en superposant les deux polaires se produisent par 5 h de vent, le 1090 profitant alors de sa surface de voilure supplémentaire. Au grand large, par 20 nœuds la polaire est bien proche du demi-cercle des 8 nœuds.



## ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Feeling 1040	Feeling 1090
Longueur de la coque . . . . .	10,40 m	10,79 m
Longueur à la flottaison (L) . . . . .	9,20 m	9,22 m
Bau maximal . . . . .	3,61 m	3,61 m
Bau à la flottaison . . . . .	3,01 m	3,02 m
Franc-bord avant . . . . .	1,12 m	1,12 m
Franc-bord milieu . . . . .	1,00 m	1,00 m
Tirant d'eau minimal . . . . .	—	—
Tirant d'eau maximal . . . . .	1,87 m	1,87 m
Tirant d'air . . . . .	14,64 m	15,14 m
Déplacement en charge (D) . . . . .	6 750 kg	6 850 kg
Poids en ordre de marche . . . . .	5 600 kg	5 700 kg
Poids du lest . . . . .	2 000 kg	2 000 kg
Nature du lest . . . . .	fonte	fonte
Poids de la dérive . . . . .	—	—
Nature de la dérive . . . . .	—	—
Largeur des passavants . . . . .	0,53 m	0,53
Catégorie de navigation . . . . .	1 <sup>re</sup> N° 2516	1 <sup>re</sup>
Jauge en douane (tonneaux) . . . . .	11,79 tx	11,79 tx
Surface du triangle AV (1) . . . . .	26,80 m <sup>2</sup>	27,80 m <sup>2</sup>
Surface maxi du génois (2) . . . . .	42,21 m <sup>2</sup>	43,01 m <sup>2</sup>
Surface du foc n° 1 . . . . .	20,90	—
Surface de la grand-voile . . . . .	25,60 m <sup>2</sup>	27,00 m <sup>2</sup>
Surface maxi (2 + 3) . . . . .	67,81 m <sup>2</sup>	70,01 m <sup>2</sup>
Surface pour la jauge . . . . .	52,40 m <sup>2</sup>	54,80 m <sup>2</sup>
Surface du maître couple immergé en charge (B) . . . . .	1,40 m <sup>2</sup>	1,41 m <sup>2</sup>
Surface de dérive : totale . . . . .	6,51 m <sup>2</sup>	6,56 m <sup>2</sup>
Surface mouillée totale (M) . . . . .	26,79 m <sup>2</sup>	26,90 m <sup>2</sup>
Position du centre de dérive et du centre de carène CD . . . . .	4,7 %	4,7 %
Par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) : CC . . . . .	4,2 %	4,2 %
Ecarte entre CV et DC en % de L . . . . .	16,1 %	16,1 %
Stabilité initiale M.R. par degré . . . . .	131,2 kgm	132,6 kgm
Raideur à la toile 15° . . . . .	4,28	4,08
30° . . . . .	7,81	7,49

## 20 MILLES SUR ORDINATEUR

ALLURE	Gisement du vent	Feeling 1040			Feeling 1090		
		Vitesse en vent réel					
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoilage	0°	2,39	3,91	4,54	2,45	3,96	4,57
Bon plein	45°	3,38	5,53	6,38	3,46	5,60	6,41
Largue	90°	4,41	6,70	7,49	4,51	6,76	7,50
Grand large	135°	3,07	5,55	7,84	3,12	5,63	7,88
Vent arrière	180°	2,40	4,45	7,13	2,43	4,51	7,17
Temps du parcours		6h19'45"	3h45'09"	2h59'25"	6h12'19"	3h42'26"	2h58'36"

Pour la compréhension des calculs, se reporter au N° 317 : « l'informatique prend la relève » page 75.