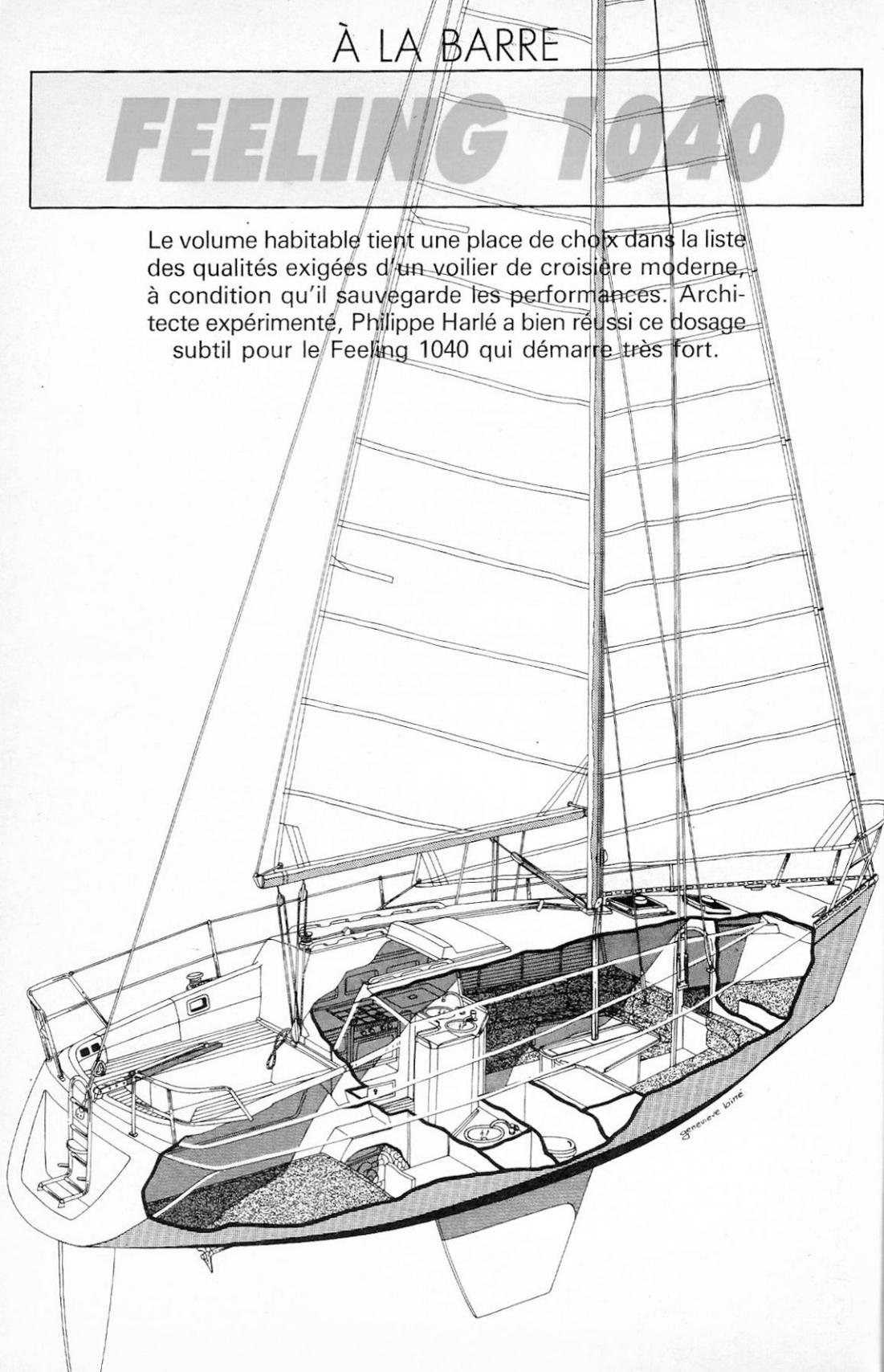


À LA BARRE

FEELING 1040

Le volume habitable tient une place de choix dans la liste des qualités exigées d'un voilier de croisière moderne, à condition qu'il sauvegarde les performances. Architecte expérimenté, Philippe Harlé a bien réussi ce dosage subtil pour le Feeling 1040 qui démarre très fort.



Né coiffé, le Feeling 1040 a parfaitement réussi sa mise sur orbite commerciale. A peine finissons-nous de relater l'heureuse issue du flirt tumultueux du prototype skipé par Marc Linski avec le cyclone tropical Gloria que ce modèle frôlait de très près le titre de bateau de l'année, certains confrères n'hésitant pas à le baptiser le nouveau Romanée. Effectivement, on retrouve dans ce plan des dimensions assez proches de ce fameux voilier de croisière que l'on rencontre sur toutes les mers du globe et certainement le même souci de proposer un voilier bien adapté à la vie en mer.

Malgré la différence de matériau de construction, l'alliage léger ayant certainement contribué à renforcer l'image utilitaire du Romanée très apprécié des loueurs et des écoles de voile, leur programme initial se ressemble. N'oublions pas que le prototype du Romanée a gagné le championnat du RORC en son temps, et que le Feeling 1040 ne veut pas subir la domination de ses concurrents directs en matière de performances si l'on en juge par ses lignes d'eau et le dessin élaboré de son lest elliptique associés à un plan de voilure élancé et généreux. Le Romanée proposait, il y a tout juste dix ans, la première cabine arrière isolée sous le cockpit. On retrouve aujourd'hui cette disposition sur la plupart des voiliers de croisière et naturellement sur le Feeling 1040 offert par le chantier, soit en version propriétaire avec une cabine arrière unique accolée à un grand local toilettes, soit en version charter avec deux cabines arrière symétriques et un cabinet de toilettes plus petit repoussé vers l'avant, à tribord dans la descente.

Une taille de bateau qui mérite une barre à roue

Le progrès en matière de volume habitable est mis en évidence par la jauge en douane qui attribue près de deux tonneaux supplémentaires au Feeling 1040, doté par ailleurs d'une longueur de flottaison nettement supérieure, élément favorable aussi bien pour la vitesse que pour le confort des emménagements. En matière de volume, le Feeling 1040 l'emporte également sur les modèles qui le concurrencent directement dans la production des grands chantiers français, et l'on sent que Kirii a cherché à se démarquer en proposant un modèle plus étoffé que les autres voiliers de taille comparable,

politique qui avait déjà porté ses fruits avec le Feeling 920.

Dès le premier contact avec le bateau amarré à son ponton, la jupe arrière ou plutôt le tableau creusé avec sa marche et son échelle de bain se révèle pratique pour embarquer, sans avoir à escalader un bordé de franc-bord important. Le chantier propose bien un système de coupée ouvrante avec deux chandeliers spéciaux, mais il s'agit d'une option. Il en est de même pour la barre à roue que beaucoup jugeront indispensable sur une coque de cette taille; mais le supplément est loin d'être négligeable. Louable attention, le chantier prévoit à la construction tout ce qu'il faut pour une installation après coup et l'on peut donc commencer, comme nous l'avons fait, avec une barre franche.

Un voilier impressionnant dans la brise

Au Grand Pavois, lorsque nous étions sortis pour la première fois avec le Feeling 1040 dans les conditions plaisantes d'une petite brise de force 2, nous nous étions inquiétés de la lourdeur de barre. S'agissant du prototype en cours de mise au point, nous avons passé cela au compte de la nouveauté et depuis l'architecte a redessiné un nouveau safran doté d'une compensation plus accentuée. L'amélioration est importante par petit temps, comme nous

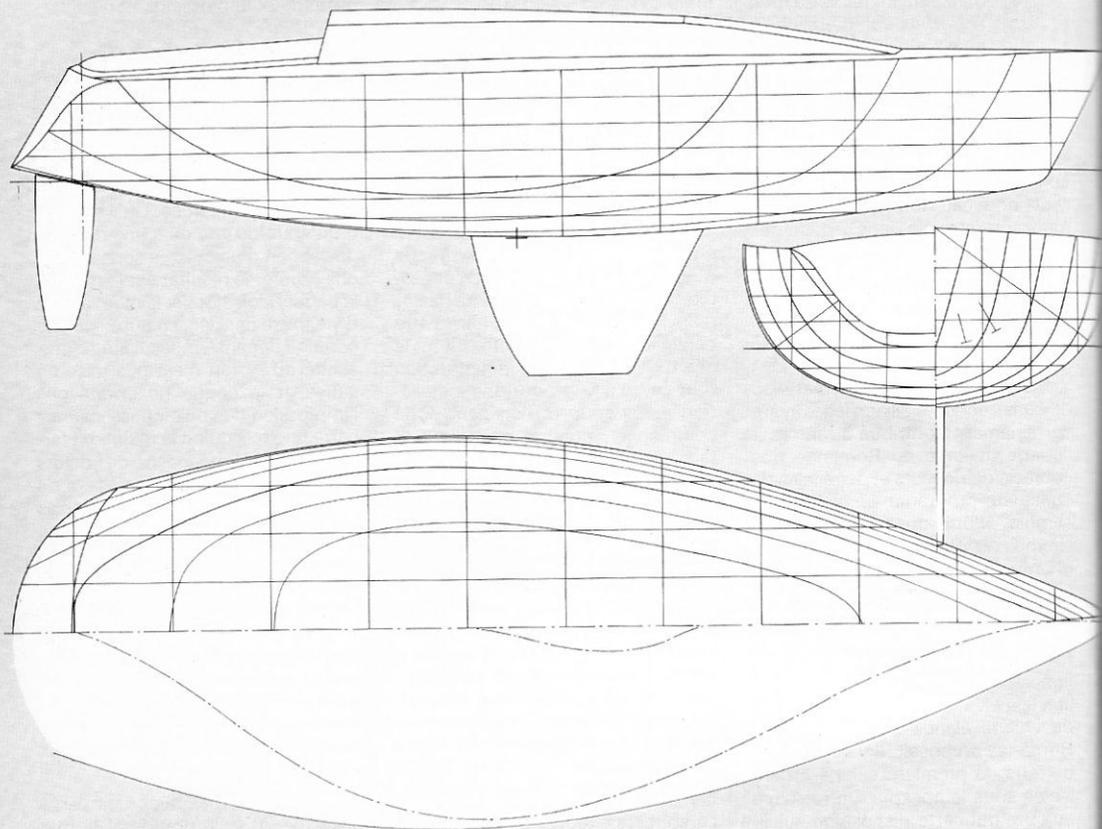
avons pu en juger lorsque le répit entre deux dépressions nous a permis d'envoyer toute la voilure, géniois et spi compris.

Toutefois, le Feeling 1040 est dépourvu de tout aileron arrière fixe, que ce soit sous la coque ou devant le safran et c'est donc ce dernier qui doit encaisser toute la poussée latérale de dérive lorsque le bateau amorce une embardée. Qu'il s'agisse d'un coup de gîte dû à une risée ou de l'action d'une vague sous la hanche arrière, le résultat est le même: le barreur doit stopper le mouvement de manière décidée, ce qui exige une certaine dépense musculaire. L'efficacité du safran n'est pas mise en cause et la coque ne donne pas l'impression de vouloir passer sur sa barre une fois qu'on la maintient fermement. L'expérience de divers essais effectués sur des voiliers de taille et de déplacement comparables nous conduit à penser qu'à moins de disposition particulière comme deux dérives, la barre à roue n'est pas un luxe superflu dès que les dimensions du bateau exigent des efforts répétés du barreur. Le confort procuré par une bonne démultiplication compense largement la perte de sensations de barre directes, mais peu plaisantes dès lors qu'il faut déployer une force physique écartant toute sensibilité.

Plusieurs sorties avec des vents allant de 20 à 30 nœuds et la mer correspondante nous ont révélé deux qualités essentielles de ce modèle: la aideur à la toile et le passage dans

Bien toilé sur l'avant, le Feeling 1040 garde toute sa puissance dans le clapot.





la vague. Avec 25 nœuds réguliers de vent vrai, le Feeling 1040 fait route au près avec seulement un ris dans la grand-voile et son foc n° 1. Mais nous avons été surtout étonnés par l'absence de chocs malgré des creux assez impressionnants. De temps en temps seulement, le plat de la carène sous le poste avant ricoche et fait entrer cette cabine en résonance, mais nous n'avons jamais éprouvé de choc brutal nous forçant à ralentir. Lorsque la brise fraîchit, il suffit de déborder un peu plus le chariot d'écoute de grand-voile sous le vent pour soulager la barre.

Dans ces conditions, on apprécie la facilité de réglage apportée par le grand palan ajouté en série sur la grande écoute et qui permet de border comme il faut la grand-voile,

même avec de la brise, sans effort démesuré. Bien que les bas haubans installés tirent moins le mât sur l'avant qu'un bas-étai, le pataras à ridoir à volant lui procure un cintrage efficace et comme tout bon voilier moderne, le Feeling 1040 réagit à chaque réglage jusqu'au parfait équilibre où l'on tire le meilleur de la carène. Bien mené au près dans la brise, le Feeling 1040 sera certainement un adversaire coriace. Malgré sa raideur naturelle, cette coque reste encore sensible au rappel et la présence de l'équipage assis au vent augmente sa puissance mais elle ne s'impose absolument pas en dehors des courses. Nous avons même trouvé ce bateau plutôt tolérant, son comportement restant correct avec des réglages ou un choix de voilure

FEELING 1040

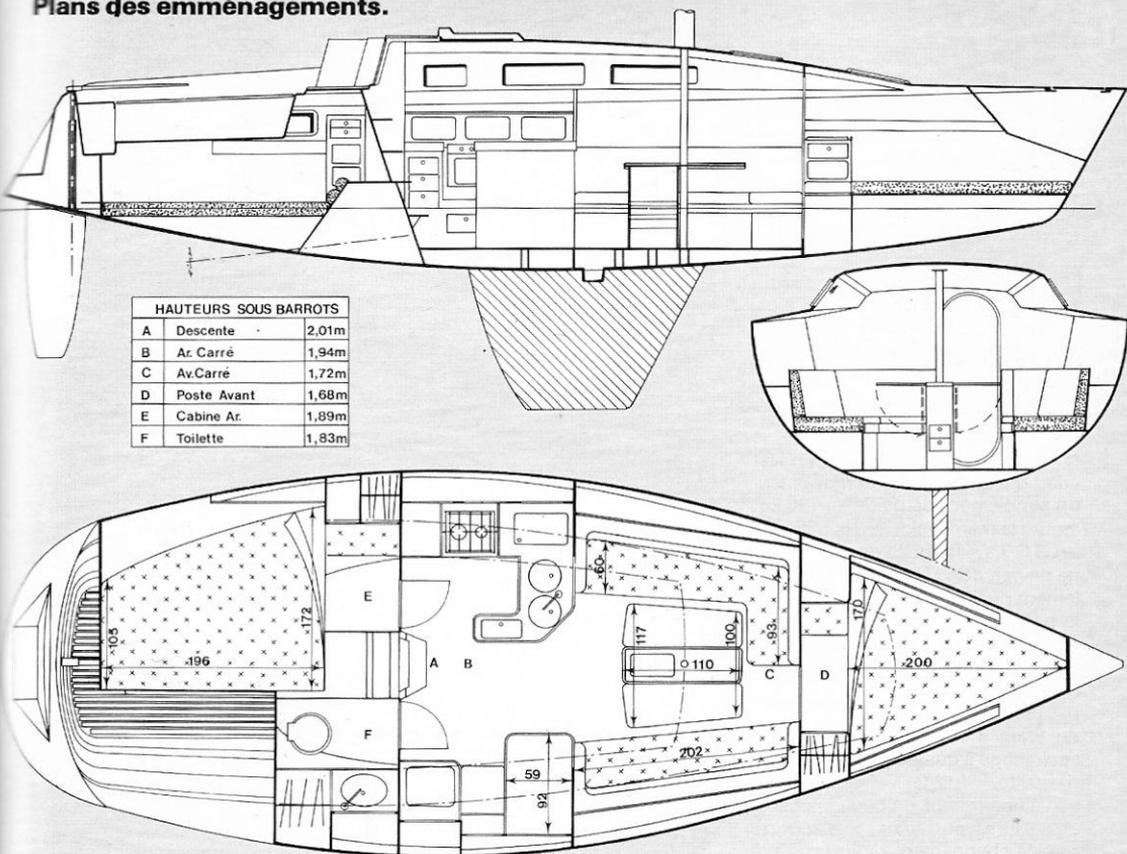
Architectes : Philippe Harlé et Alain Mortain. Constructeur : Kirié, route de La Rochelle, 85100 Les Sables-d'Olonne.

Prix : départ chantier, TVA comprise, avec grand-voile, génois médium, tourmentin, moteur Volvo 2002

18 ch diesel, version propriétaire : 419980F. Avec moteur Volvo 2003 28 ch : 429000F.

Options : version charter : 5880F. Barre à roue et compas : 14750F. Lest court : 3600F. Eau chaude sur ballon : 7280F. Grand mât : 2580F. Accastillage de spi et tangon : 5220F (les voiles supplémentaires sont fournies par les revendeurs).

Plans des emménagements.



Les amortissements sont bons et l'étrave cogne très rarement.



approximatifs, ce qui est bien pratique en croisière.

Comme la plupart des coques de cet architecte, celle du 1040 est dotée d'une excellente évolutivité qui s'accompagne d'une stabilité de route assez moyenne. Il faut donc le barrer avec doigté, avec des corrections aussi réduites que possible pour ne pas engendrer une route en lacets peu élégante. En revanche, cette évolutivité permet de virer de bord sous grand-voile seule dans une mer hachée sans aucune difficulté, en attendant que l'équipier renvoie son foc, et se révèle vraiment intéressante pour les prises de mouillage avec un bateau de dimensions non négligeables. La frontière entre petit et gros bateau sera toujours très subjective, mais sans aucun doute, le Feeling 1040 appartient déjà à la catégorie des gros par son comportement en mer et sa manière d'encaisser des vents frais.

La marche par petit temps n'a pas été dédaignée pour autant et sans être exagérée, la surface de voilure est suffisante pour que ce bateau se défende honorablement dans les

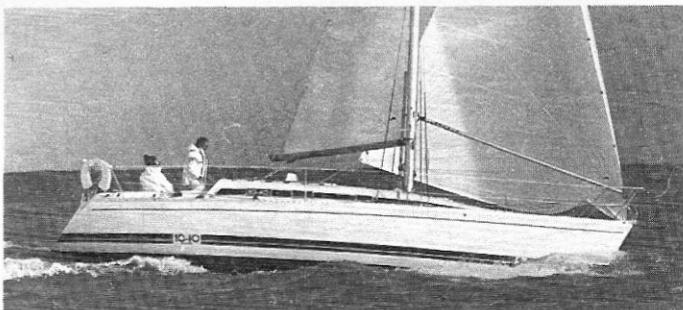
A LA BARRE DU FEELING 1040

petits airs. Un grand mât mesurant 30 cm de plus en hauteur ajoute quelques mètres carrés supplémentaires pour ceux qui naviguent régulièrement dans des zones peu ventées.

Un lest court, mais pas de béquilles

Ne voulant pas sacrifier les performances aux impératifs de l'échouage avec une version dériveur lesté, le chantier a préféré proposer un lest court qui cale 1,40 m, et moyennant un supplément de poids de 150 kg, assure la même raideur à la toile que le GTE. La différence de rendement ne devrait donc concerner principalement que la marche au près serré, la différence de déplacement donnant un handicap minime aux autres allures. Malgré la semelle large et plate du lest court, le béquillage n'est pas prévu ce qui semble normal avec un tirant d'eau de cet ordre, mais l'échouage à quai se pratiquera sans difficulté. Si le lest elliptique conserve une traînée un peu plus faible aux allures portantes, il n'apporte pas de changement radical dans le comportement à la barre caractérisé à la fois par un bon contrôle et une certaine tendance à chasser un peu de l'arrière que l'on maîtrise facilement avec un peu d'habitude. Là encore, la taille du bateau joue en sa faveur et l'on sent que l'on peut en demander beaucoup avant d'atteindre les limites de sécurité.

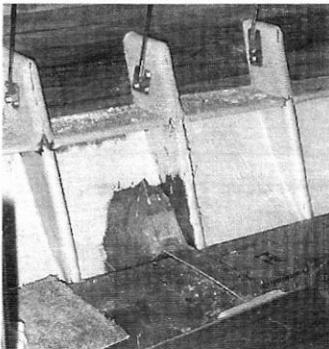
La vie sur le pont bénéficie d'un ensemble de nombreux détails bien étudiés. Ainsi l'antidérapant a vu son efficacité augmentée par rapport aux modèles de conception plus ancienne et ses petites pointes accrochent fermement sous les semelles des équipiers. Évidemment, le contact avec la peau nue est un peu rugueux, mais on ne peut pas tout avoir. Par ailleurs, cet antidérapant est disposé sans parcimonie, y compris sur le sommet des hiloires de cockpit, endroit crucial pour la circulation, mais souvent négligé pourtant. Le seul endroit du pont où l'on risque de glisser est constitué par le capot de descente en altuglas qui coulisse trop bien, une fois n'est pas coutume, et s'ouvre à la moindre poussée. À côté de ce petit inconvénient, il faut féliciter le chantier pour les mains courantes efficaces qui encadrent cette ouverture et sont



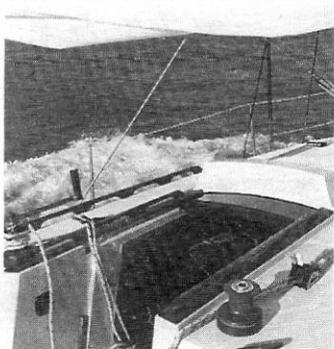
Au large, le speedo n'est pas loin de huit nœuds sous génois.



Un cockpit vraiment marin qui n'exploite pas toute la largeur de la coque.



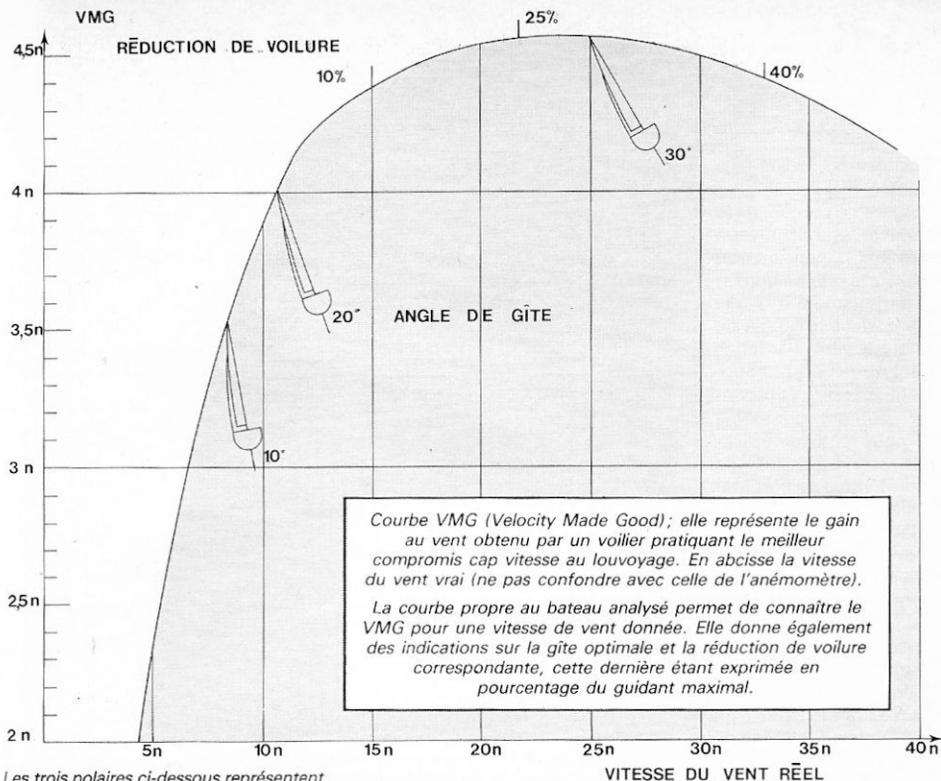
La coque est bien renforcée au niveau des cadènes.



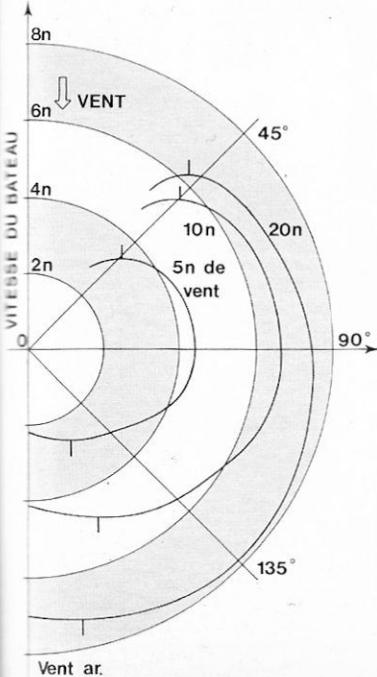
De belles mains courantes encadrent le capot de descente.

Un tableau arrière aménagé de manière fonctionnelle.





Les trois polaires ci-dessous représentent la vitesse du Feeling 1040 en fonction du gisement, et pour trois vitesses différentes de vent réel. Les tirets verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs des polaires représentent le gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière ou au louvoyage est obtenue. La distance du point O au tiret représente alors la vitesse du bateau, et la projection verticale, la progression équivalente plein vent arrière, ou contre le vent (VMG.).



LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

La carène du feeling 1040 est volumineuse, les entrées d'eau plutôt en U font rapidement place à des couples bien pleins et à un maître bau très rond caractérisé par son importante largeur à la flottaison. Sur l'arrière, le bouchain se marque et les fonds s'aplatissent. Il en résulte une surface mouillée un peu plus forte que ses concurrents, léger handicap contrebalancé par une raideur à la toile plus importante qui lui assure de bonnes performances dès que le vent souffle un peu.

Les chiffres publiés correspondent à la version grand tirant d'eau avec quille en fonte, et l'on peut remarquer le bord de fuite elliptique de la quille que l'on retrouve dans le dessin du safran suspendu sans aucun aileron. Comparé à ceux des First 345 et Sun-Rise, le plan de voilure du Feeling 1040 est proche, et seul le triangle avant est légèrement plus petit. Toutefois, le Sun-Rise, plus léger se voit avantagé par petit temps, le Feeling 1040 pourrait supporter un plan de voilure plus important. En effet, le parcours type de 20 milles fourni par l'ordinateur prévoit des performances légèrement inférieures par 5 nœuds de vent en Feeling 1040, alors que par 10 nœuds de vent, il fait pratiquement jeu égal avec le First 345 et le Sun-Rise, les précédant légèrement. Mais par 20 nœuds, il passe en tête grâce à une meilleure vitesse, du près au vent de travers.

Un VMG supérieur à 4 nœuds est atteint dès 11 nœuds de vent réel, et ne redescendra au-dessous de cette valeur que pour un vent supérieur à 40 nœuds dans des conditions de mer acceptables. Car ne l'oublions pas, l'ordinateur ne tient pas compte de l'état de la mer, et par ce vent ce sont plus souvent les vagues qui freineront la remontée au vent. La bonne raideur du Feeling 1040 est bien visible sur cette courbe, et l'on peut en particulier remarquer que la gîte de 30° ne sera atteinte que par 25 nœuds, et que la réduction de voilure de 40% — correspondant à la prise du 3^e ris — n'interviendra que pour 33 nœuds de vent. Les polaires tracées pour 5, 10 et 20 nœuds de vent nous montrent que le meilleur VMG au près est obtenu pour un angle inférieur ou égal à 45°, et qu'au vent arrière, il sera obtenu en s'écartant sensiblement du plein vent arrière, et ce d'autant plus que le vent sera faible.

Rémi TRISTAN ■

A LA BARRE DU FEELING 1040

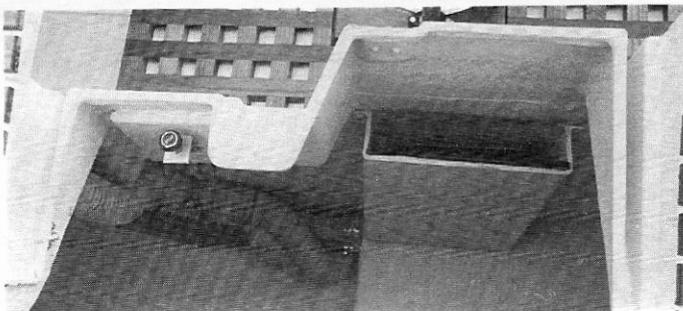
de plus complétées par celles plus longues du rouf.

Malgré la largeur de l'arrière de la coque, l'architecte a conservé un cockpit adapté aux dimensions du barreur de telle sorte que ce dernier peut se caler parfaitement à la gîte avec les pieds posés sur l'angle de la banquette sous le vent. Les lattes de teck de section généreuse supportent cette poussée sans faiblesse. Les équipiers profitent du même confort, mais pour mouliner efficacement sur le winch d'écoute de génois, il est préférable de sortir du cockpit et de s'installer debout sous le vent sur le large passavant. Nous avons également noté que si la position assise au vent n'exige aucun effort, on y prend de jolis bains de siège comme sur la plupart des ponts modernes lorsque l'étrave pique dans une vague. Heureusement l'importance du franc-bord rend ce phénomène assez rare.

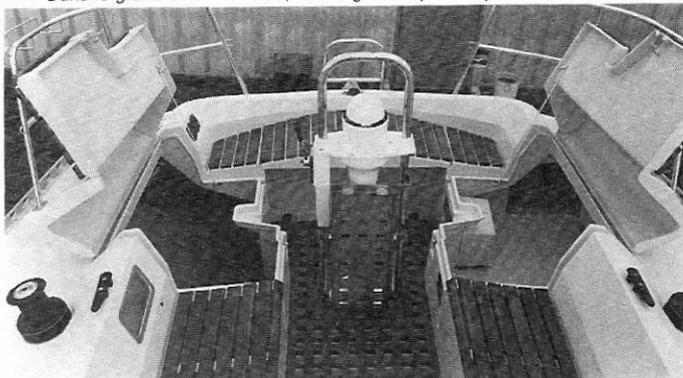
La qualité et l'échantillonnage de l'accastillage n'appellent aucune critique particulière et nous avons même remarqué certains raffinements comme les chariots d'écoute de foc réglables à distance ou les doubles poulies de rappel posées en série derrière les winches de génois. L'entrée du coffre à mouillage est protégée par une belle plaque en inox et les taquets sont bien dimensionnés. Toutefois, la ferrure d'étrave va être revue, les chaudiards fermés en fil rond n'étant pas très appréciés des équipages, car ils ne permettent pas de passer une amarre en catastrophe. Pour être complets, nous avons relevé deux points discutables dans l'utilisation au moteur, à savoir le plexi trop foncé qui abrite le tableau de bord mais l'aveugle, et la trette de stop qui oblige à ouvrir le coffre pour arrêter le diesel, soit une chance supplémentaire de se coincer les doigts.

Une impression d'espace peu commune

Comme deux acheteurs sur trois, nous avons choisi de naviguer sur la version propriétaire qui tire le parti le plus agréable du volume de la coque. Le point fort de ce modèle est sans aucun doute l'impression d'espace peu commune que l'on éprouve au pied de la descente. Même la disposition de la cuisine en U, fonctionnelle mais encombrante,



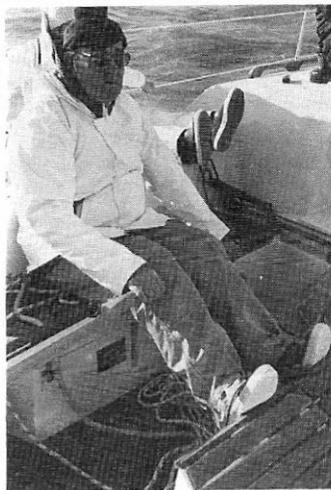
Dans le grand coffre à voiles, un rangement pour le poste de descente.



Le cockpit est bien habillé en teck de Birmanie.



Grande surface de pont et bon antidérapant, les équipiers sont à l'aise.



Le barreur a les pieds bien calés sur la banquette sous le vent.

Sous grand-voile seule, le Feeling 1040 reste très manœuvrant.



ELEMENTS DE COMPARAISON

Caractéristiques	Feeling 10.40	First 345	Sunrise
Longueur de la coque	10,40 m	10,55 m	10,06 m
Longueur à la flottaison (L) .	9,20 m	9,08 m	8,81 m
Bau maximal	3,61 m	3,49 m	3,50 m
Bau à la flottaison	3,01 m	2,94 m	2,94 m
Franc-bord avant	1,12 m	1,20 m	1,16 m
Franc-bord milieu	1,00 m	0,93 m	0,99 m
Tirant d'eau minimal	—	—	—
Tirant d'eau maximal	1,87 m	2,02 m	1,85 m
Tirant d'air	14,64 m	15,00 m	14,30 m
Déplacement en charge (L) .	6750 kg	6860 kg	5400 kg
Poids en ordre de marche . .	5600 kg	5700 kg	4565 kg
Poids du lest	2000 kg	2050 kg	1590 kg
Nature du lest	Fonte	Fonte	Fonte
Poids de la dérive	—	—	—
Nature de la dérive	—	—	—
Largeur des passavants	0,53 m	0,55 m	0,45 m
Catégorie de navigation	1 ^{re} N° 2516	1 ^{re} N° 2262	1 ^{re}
Jauge en douane (tonneaux)	11,79 tx	10,3 tx	10,4 tx
Surface du triangle AV (1) . .	26,80 m ²	26,92 m ²	27,55 m ²
Surface maxi du génois (2) . .	42,21 m ²	40,97 m ²	42,95 m ²
Surface du foc n° 1	20,90 m ²	28,08 m ²	27,70 m ²
Surface de la grand-voile (3)	25,60 m ²	25,69 m ²	23,79 m ²
Surface maxi (2 + 3) (V) . .	67,81 m ²	66,66 m ²	66,74 m ²
Surface pour la jauge	52,40 m ²	52,61 m ²	51,34 m ²
Surface du maître couple immergé en charge (B) . .	1,40 m ²	1,56 m ²	1,28 m ²
Surface de dérive totale . . .	6,51 m ²	6,73 m ²	6,03 m ²
Surface mouillée totale (M) .	26,79 m ²	26,46 m ²	24,13 m ²
Position du centre de dérive et du centre de carène CD par rapport au milieu de la flottaison (en % de L) : CC	4,7 %	4,7 %	6,2 %
Ecart entre CV et CD en % de L	4,2 %	3,5 %	3,89 %
	16,1 %	19,4 %	16,8 %
Stabilité initiale MR par degré	131,2 kgm	98,02 kgm	102,9 kgm
Raideur à la toile 15°	4,28	3,27	3,53
30°	7,81	6,05	6,46

20 MILLES SUR ORDINATEUR

(les vitesses des bateaux sont indiquées en nœuds)

ALLURE	Gisement du vent	Feeling 1040			First 345			Sunrise		
		Vitesse du vent réel								
		5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n	5 n	10 n	20 n
Louvoyage	0°	2,39	3,91	4,54	2,48	3,89	4,42	2,46	3,92	4,43
Bon plein	45°	3,38	5,53	6,38	3,51	5,51	6,19	3,47	5,55	6,23
Largue	90°	4,41	6,70	7,49	4,52	6,60	7,22	4,55	6,68	7,37
Grand Largue	135°	3,07	5,55	7,84	3,09	5,60	7,70	3,18	5,73	7,89
Vent arrière	180°	2,40	4,45	7,13	2,41	4,49	7,08	2,47	4,58	7,19
Temps du parcours		6h19'45"	3h45'09"	2h59'25"	6h11'39"	3h45'26"	3h04'06"	6h08'26"	3h42'20"	3h01'36"

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

A LA BARRE DU FEELING 1040

ne remet pas en cause la circulation et les vastes surfaces de planchers. Les menuiseries en orme clair contribuent à l'impression d'aisance générale.

Les banquettes de carré sont pourvues de deux ceintures rembourrées formant un dossier confortable. Si l'on y regarde de plus près, cette installation fixe supprime des équipements et diminue nettement la surface pour l'utilisation en couchette. Sur le côté bâbord, le chantier a d'ailleurs prévu une extension du plancher de couchette afin de disposer de l'intégralité de la surface du matelas pour un adulte.

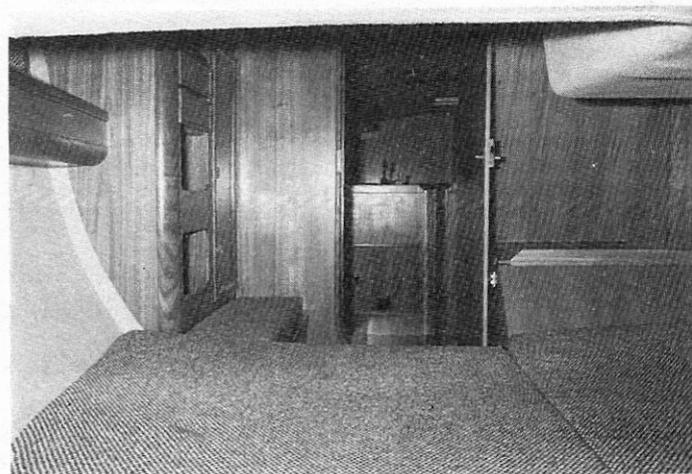
On doit donc considérer les banquettes du carré comme des couchettes d'appoint seulement, cette optique ne s'opposant absolument pas au programme de la version propriétaire déjà pourvue de deux cabines tout confort. Qu'il s'agisse en effet de la cabine arrière ou du poste avant, leur confort est pratiquement équivalent avec des rangements bien organisés, un petit siège pratique, une vaste couchette double et une surface de plancher correcte. Évidemment la cabine arrière est favorisée en matière de hauteur sous barrots avec 1,89 m contre seulement 1,68 m dans le poste avant.

Les réservoirs d'eau douce en inox occupent le volume complet sous les banquettes du carré si bien que l'on pourrait craindre un manque de rangements. Il n'en est rien si on examine toutes les possibilités en détail, le Feeling 1040 étant pourvu d'un grand nombre de coffres, d'équipets, de placards et même de tiroirs. La penderie à cirés n'a pas été oubliée et son bac moulé en polyester possède même une évacuation vers la cale.

Dans la configuration propriétaire, la table à cartes est orientée dans le sens de la marche et tout est prévu pour faciliter la tâche du navigateur : grand panneau à instruments, bibliothèque, casier à jumelles et rangement épais pour le stockage des cartes. Il suffirait de réduire un peu la hauteur du siège latté pour que le confort soit parfait pour un skipper grand format. Actuellement, le passage est un peu juste et la tête frôle l'hiloire de rouf. Argument de séduction n° 1, la cuisine se pare, depuis le Salon 86, d'un deuxième évier circulaire très décoratif. En regardant la version d'origine, nous pensons que cette addition est superflue puisqu'elle supprime un rangement pra-

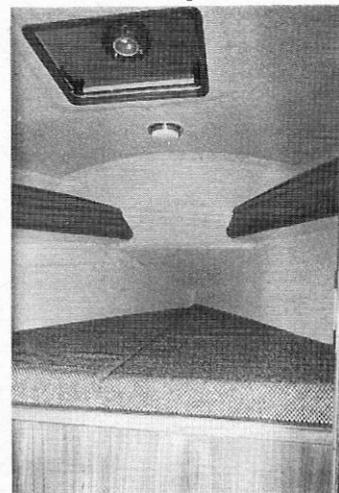


Un vaste carré très confortable, surtout en position « jour » (propriétaire).

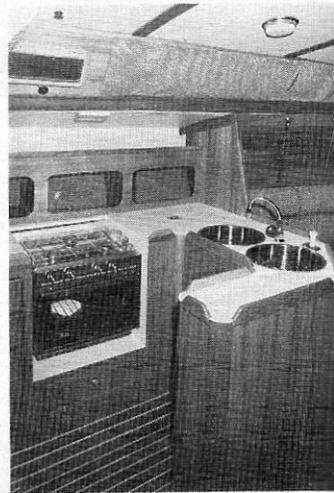


Large couchette et nombreux rangements pour la cabine arrière (propriétaire).

Poste avant classique, mais spacieux et bien organisé.



Un retour du plan de travail aussi pratique au port qu'en mer.



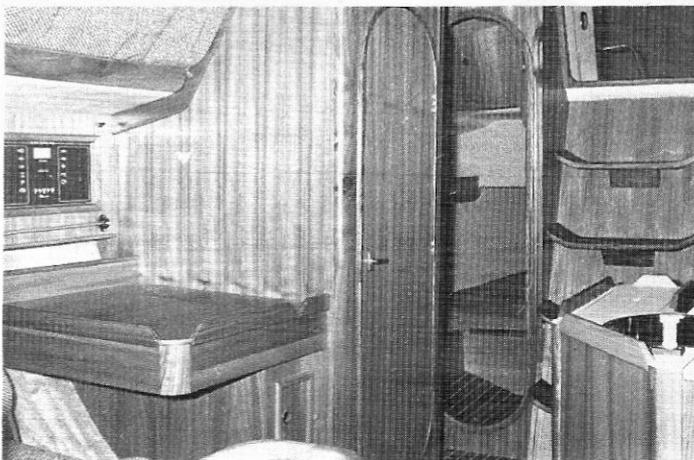
tique pour les bouteilles dont le cuisinier se sert régulièrement, et qu'un égouttoir était déjà fourni. Rien à dire sur la suspension du joli four en inox qui se balance librement lorsque le tuyau souple est fixé de façon correcte, ce qui n'est pas toujours le cas. Attention le contrôle ! L'adjonction après coup d'une poubelle automatique donne également lieu à un gag impayable. Il suffit de placer la tête dans la poubelle ouverte pour être en bonne position pour manoeuvrer les vannes d'évier au fond du placard. La grande glacière est bien organisée avec des paniers et le tarif des options prévoit une transformation en réfrigérateur. Il en est de même pour l'eau chaude qui n'est pas fournie en standard. On voit mal un propriétaire s'en priver sur une unité aussi confortable. Il lui faudra aussi rajouter un répartiteur de charge pour éviter les fausses manoeuvres du commutateur manuel entre les deux batteries d'origine.

Toutes ces remarques sont valables également pour la version charter qui, en fin de compte, se justifie parfaitement avec ses deux belles cabines arrière et un cabinet de toilettes dont le confort serait suffisant si l'on disposait d'une aération fixe. Là encore, il faut consulter la liste des options, car la version charter implique un supplément de prix à l'inverse de certains concurrents.

**Des progrès à faire,
non en robustesse
mais en matière de
 finition**

Ayant essayé le Feeling 1040 dans son pays natal, nous avons pu examiner en détail la fabrication à tous les stades. Les traditions Kirié sont respectées et lorsqu'on connaît l'attention portée par Philippe Harlé, un des seuls architectes à suivre la construction de ses modèles au fil des années, on peut avoir confiance dans ce bateau dans toutes les conditions. Les points cruciaux comme le montage des cadènes ou du lest font appel à des renforts de structure généreux. Les nombreuses découpes visibles dans la coque ou sur le pont avant le montage des accessoires laissent constater une bonne régularité dans le moulage des pièces polyester.

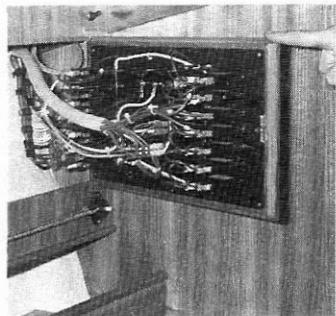
Du côté de la menuiserie, les échantillonnages sont également sérieux et de nombreux éléments utilisent du bois massif ou du lamellé permettant de beaux arrondis. En regardant de près, il est possible de



Une table à cartes inversée contre le cabinet de toilettes (version charter).

critiquer la finition de certains ajustages et si l'ensemble est plaisant et solide, un petit effort serait nécessaire pour égaler le niveau des meilleurs.

Il n'empêche que ce constructeur a réussi de manière spectaculaire une conversion brutale entre ses fabrications traditionnelles de canots fifties et vedettes et une gamme de voiliers de croisière modernes et attrayants. Le choix des architectes s'est montré très judicieux en ménageant un équilibre subtil entre la clientèle des croiseurs et celle des sportifs, que ce soit en France ou à l'exportation. Le Feeling 1040 à lui seul résume bien tous ces efforts et profite de l'expérience acquise aussi bien avant qu'après la nouvelle orientation du chantier. Ce travail se voit, et vis à vis de ses concurrents, le Feeling 1040 peut faire valoir son volume exceptionnel et ses qualités marines, mais également l'homogénéité de sa conception de vrai bateau de mer. Le chantier doit toutefois éviter de



Le nouveau tableau électrique est monté sur charnières.

tomber dans le piège du succès et augmenter ses cadences de fabrication sans négliger les contrôles de qualité. Le standard actuel justifie un certain supplément de prix à condition d'assurer une bonne régularité réduisant les interventions du service après-vente. Le créneau occupé par le chantier dans ce domaine doit être conservé à tout prix.

Jacques MONSAULT ■

Malgré la houle, la coque n'a pas tendance à rouler sous spi.

