



une semaine à bord

UN FEELING 10,90 AUX CARAÏBES

par Christine Briand

photos de l'auteur

carte François Tonnerre

plans Robbert Das
et Claude Kirner



Le Feeling 10,90, élu bateau de l'année en janvier 1997, Philippe Harlé, le pape du voilier de croisière, le chez Kirié dans l'art de conjuguer l'espace et le fonctionnel. Bienvenue à bord du voilier des croisières creuses, pour quelques jours dans les eaux antillaises. La barre : Christine Briand...

est à la Pointe du Bout, située au sud de la baie de Fort-de-France, que nous essayons le Kirié Feeling 10,90 pour un essai d'une semaine d'île en île. L'île des Trois-Ilets : petit village typique aux maisons fraîchement repeintes, qui honore la mémoire de la plus célèbre Martiniquaise : Marie-Josèphe Rose Scher de La Pagerie, plus connue comme l'impératrice Joséphine. A l'opposé, la Pointe du Bout et sa marina nous offrent un cadre méditerranéen, avec ses boutiques « made in Hong Kong », ses hôtels quatre étoiles et ses night-clubs.

Le voilà, notre Feeling ! Amarré à l'arrière, flambant neuf, nous nous installons, d'entrée de jeu, son magnifique jupe arrière ; son cockpit revêtu de teck et sa barre à roue qui, pompeusement, donne un air de grand, tout en étant un peu surprenante sur un bateau de cette taille. Un

rapide coup d'œil sur le rouf me révèle que ce n'est malheureusement pas la version avec le carré panoramique, offrant la vision totale de l'intérieur par le deckhouse. Ce qui signifie, pour les chasseurs d'anglicismes : deux très larges hublots sur la pente avant du rouf, des ouvertures latérales plus importantes, soit une quasi-transparence de tout le rouf. Génial...

Chose assez rare pour être notée : les rangements sont suffisants pour six...

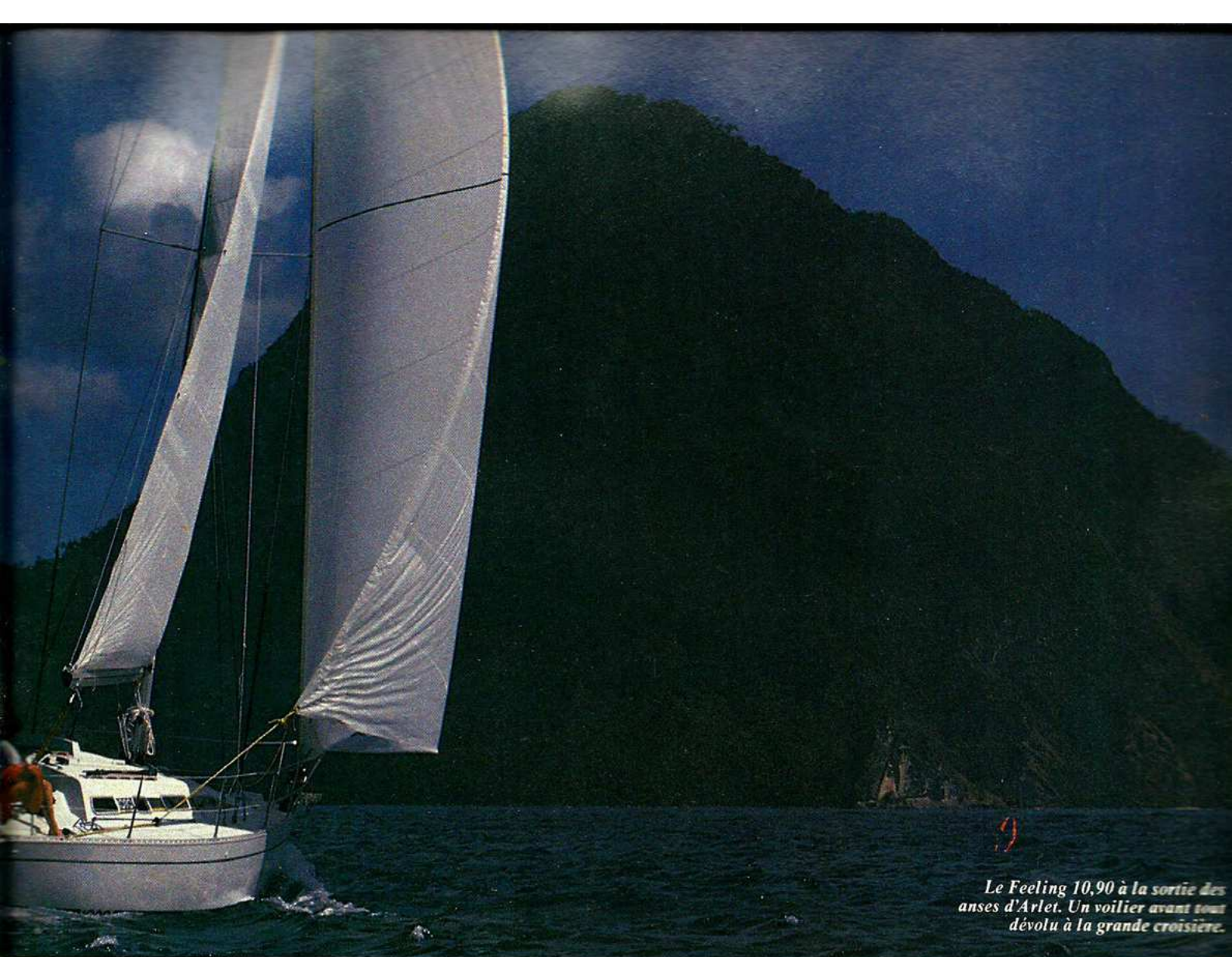
Les sacs s'amoncellent sur le pont et, après l'inévitable et fastidieux inventaire, chacun prend place à bord. L'étroitesse des marches de la descente impose de placer les pieds en biais et non de face. Sinon, le parachute s'im-

pose... Pour mes cinq coéquipiers, dont certains sont presque novices en matière de navigation, les premières réactions sont positives : volumineux pour la taille, très clair à l'intérieur, chaleureux également l'orme des emménagements. « Je le croyais moins spacieux. » Isabelle résume l'impression générale. La répartition des cabines se fait presque naturellement, après les inévitables politesses dans le plus pur style de ces « Messieurs de la Martinique » : « Mais si, mais si. Prenez donc la cabine arrière ; elle est tellement plus agréable. » Finalement, Gilles et Claire occuperont la cabine avant. Les deux célibataires du bord, Isabelle et Suze, s'installeront chacun sur une des couchettes du carré, alors que Georges et moi occuperons la seule cabine arrière de cette version propriétaire. Chacun prend possession de son espace. Les affaires trouvent relativement facilement leur place. Et même si une serviette, deux bermudas, trois maillots de bain et quatre tee-shirts encombrant moins qu'un équipement de croisière pour la Scandinavie, les différents volumes de rangement (équipets, penderies, dessous des couchettes) nous ont permis de vivre à bord, à six, sans s'asseoir perpétuellement sur les affaires des autres ou déplacer les sacs

pour découvrir un mètre carré de banquette. Chose assez rare pour être notée, à l'heure où les chantiers privilégient plutôt le volume vital que la conception des rangements.

Dix-sept heures : le soleil, qui a déjà rougi notre peau blanche de métropolitains (surtout ne pas dire Français) au cours des préparatifs, commence à décliner. Tout le monde s'impatiente et s'active pour le départ. Un bref regard sur la carte pour vérifier la sortie du port et ses éventuelles embûches. « On y va ! » Direction Fort-de-France, simple galop d'essai de quelques milles, pour baigner dès ce soir dans une ambiance plus antillaise : punch, biguine et doudous. Le moteur Volvo de 28 chevaux ronronne.

La barre à roue, élégamment habillée de bois, attend mes directives. La commande du moteur, située à droite de la colonne de barre, rend les manœuvres précises et aisées. Le Feeling quitte son emplacement et se faufile discrètement entre les pannes de la marina bondée. Les passagers de la navette Les Trois-Ilets-Fort-de-France nous observent d'un œil envieus. Partir en croisière : un rêve pour beaucoup, toujours synonyme d'aventure. L'étrave du 10,90 fend les premières vagues



Le Feeling 10,90 à la sortie des anes d'Arlet. Un voilier avant tout dévoué à la grande croisière.

soulevées par une brise de 20 nœuds, tape dans certaines, nous envoyant une gerbe d'eau rafraîchissante. L'enrouleur se révèle un élément indispensable de sécurité et de confort. Bout au vent, la grand-voile Tasker Charter de 27 mètres carrés sur coulissex monte très rapidement. Un ris est gardé. Le winch Lewmar 30 aide à étarquer le guindant. Le génois, du même fournisseur, sur enrouleur Facnor, se déroule facilement. Aux 3/5^e de sa surface (44 mètres carrés), le bateau, bon plein, semble équilibré à la barre. Il démarre et prend sa vitesse de croisière. La baie des Flamands, mouillage de Fort-de-France, approche. Le génois est promptement roulé. Décidément, l'enrouleur se révèle un élément indispensable de confort et de sécurité en croisière. Fini les changements de génois incessants, les plisages scabreux sur la plage avant, avec le vent qui s'engouffre entre les laizes et les équipiers d'avant trempés jusqu'aux os. Premier contact avec la « capitale ». Bâtie sans imagination, elle possède peu de caractère. Au cœur de son poumon, le parc de la Savane, cinq hectares, l'impatrice Joséphine nous salue.

Le lendemain matin, lundi, la ville a changé de visage : grouillante de vie, de couleurs, de bruits,

elle ne se montre guère plus attirante. En deux heures, tout est réglé : marché, courses, boissons, glace et passage à la douane pour la clearance, formalité indispensable avant de quitter les eaux de la Martinique. Les 36 litres d'eau et les 48 canettes de bière et de Coca sont placés dans l'immense coffre du cockpit. Pour une fois, le stockage de tout le matériel de croisière ne tient pas de la quadrature du cercle. Il est même possible, pour une personne adulte, de se loger à l'intérieur de ce coffre, sans problème. Si vous avez un hôte indésirable... Un bon point général pour Kirié en matière de volumes de rangement, à l'intérieur comme à l'extérieur.

De risées en rafales, les réglages s'affinent

Pour son deuxième et véritable départ, le bateau fait cap au sud bon plein, par un vent nord-est d'environ 20 nœuds (approximatif par manque d'anémomètre). Grand-voile et génois déroulés à 100 % après avoir rallongé le bout de l'enrouleur, trop court. Les premières impressions de la veille sont

confirmées. Bien équilibré, le bateau semble bon marcheur. Malheureusement, la barre à roue, très démultipliée, le rend « muet » et frustrera les fines barres de ne pouvoir facilement relancer le bateau et le placer, à leur gré, sur les vagues.

A la pointe du cap Salomon, le Feeling 10,90 croise un « mini transateux » au génois rose : **Coco Girl** (mené par Claude Harlé et Michèle Paré, lors de la Mini-Transat). Côte à côte, l'espace d'un moment, deux créations issues de la même table à dessin : celle de Philippe Harlé.

Le vent refuse de 15°. Le génois est bordé plat à l'aide d'un winch Lewmar 43. Le self-tailing permet à une seule personne de réagir très vite. En revanche, le palan quatre brins de la grand-voile suffit difficilement à bien la régler. Au près, légèrement surtoilé, le 10,90 se montre très ardent dès qu'une risée le surprend. Le bateau lofe, passe sur sa barre (sans aller jusqu'au virement) et ce, jusqu'à ce que le rapport plan de voilure/force du vent soit en parfaite harmonie. Un problème qui n'est malheureusement pas particulier au Feeling et se retrouve chez beaucoup de ses concurrents de toutes tailles. La barre se transforme en engin de cauchemar,

pour peu que le vent varie de quelques nœuds et que le bateau n'ait plus le réglage optimum. Avec les rafales qui tombent à pic des collines, trois solutions s'imposent : les manœuvres-marathon à la chaîne, facilitées il est vrai par l'enrouleur, mais peu du goût des plaisanciers en croisière. Avoir un équipier prétendant au « largué d'écoute » de grand-voile dès le départ au lof, mais tout aussi fastidieux, surtout avec un accastillage qui ne s'y prête guère. Enfin, naviguer sous-toilé, sans doute la solution la plus confortable en croisière.

Pour sa première escale en Martinique, le Feeling 10,90 porte son dévolu sur une petite anse au nom évocateur pour lui : celle d'Arlet (on ne pouvait mieux choisir). A peine mouillé, l'équipage pique une tête dans l'eau bleu turquoise à 26°C, voire 27°C. A terre, des affiches de campagne électorale nous rappellent que nous sommes en France. La fin d'après-midi qui tombe nous décide à quitter la Martinique pour rejoindre au plus vite Sainte-Lucie, but de notre croisière, à environ 30 milles dans le sud. A l'approche du chenal, le vent se renforce. Toute la toile est envoyée. Le Feeling 10,90, équipé en standard d'un lest en plomb dans sa version longue, se cale au bon plein à 15°-20° de gîte.

Une semaine à bord du
FEELING 10,90

Mention très bien pour la cuisine aux nombreux rangements.

Le carré. Une belle impression d'espace due à la largeur du bateau.

**Pour le navigateur :
le coin le plus
confortable qui soit,
et tout à portée de
main...**

Les grains finissent de nous familiariser avec les manœuvres et le plan de pont du bateau. Prises de ris classiques, avec un crochet inox près du vit-de-mulet et bloqueurs de la bosse intégrés à la ferrure de bôme Francespar. Etarquage peu aisé par un winch perpendiculaire à la face arrière et inférieure du mât. Hale-bas et drisse de grand-voile renvoyés à l'arrière du rouf et bloqués par des Spinlock. La navigation, facilitée par la proximité des îles, est presque un jeu d'enfant ou un prétexte pour se réfugier à l'intérieur, le temps d'une averse tropicale.

Au navigateur, un siège en bois latté de forme concave offre une confortable assise. Les cartes s'intègrent parfaitement dans et sur la table à cartes orientée vers l'avant. Tout sous la main : un plumier, une bibliothèque, un rangement et les appareils disposés sur un panneau à droite de la table. Un seul problème : le lecteur de cartes, dont le flexible arrive de l'arrière,

éclaire surtout le côté droit et le bas de la carte.

Vers minuit, nous entrons dans la baie de Castries, port principal de Sainte-Lucie. La réputation fantaisiste des Phares et Balises antillais nous met sur le qui-vive : la carte et celle du « Guide des Antilles » de Jacques Patuellei, véritable bible des plaisanciers, ne coïncident pas. A tâtons, nous entrons, puis mouillons. A terre, le dépaysement est enfin total. Trois « gardiens-professionnels d'annexes de touristes » se disputent la garde de la nôtre : « Autrement, elle sera volée », nous explique-t-on en anglais.

La population de Sainte-Lucie, essentiellement d'origine africaine, a obtenu son indépendance en 1978, après avoir été colonie de la couronne britannique pendant 160 ans. Patience pour la rituelle clearance. Trois fonctionnaires travaillent à leur rythme. Quelques courses dans une ville qui garde des traces de colonialisme anglo-saxon (faire la queue derrière la ligne, à la banque). Pour un biwi (2 francs), nous récupérons notre annexe, quittons Castries.

Direction les Deux Pitons, emblème de Sainte-Lucie, à une quinzaine de milles.

**Une étape au
portant sous le signe
de la vie facile. Le
plan de pont s'y
prête.**

La silhouette des Deux Pitons se fait de plus en plus imposante. Nous marchons gentiment à 5-6 nœuds, mais rien à faire pour partir au surf. A bord, cette étape, placée sous le signe de la vie facile, nous permet d'apprécier la circulation sur le pont, simplifiée par les larges passavants et la surface disponible pour s'isoler un moment. Deux somnolent sur les banquettes larges et confortables du cockpit, une occupe la grande plage avant, épluchant « le Guide des Antilles », une autre allongée sur le rouf dévore « Le Harem » de Frédérique Hébrard, un autre s'affaire (sans succès) sur sa ligne de pêche et, le dernier, debout, barre. Difficile, en effet, dans ces conditions un peu ventées, de barrer assis sur le banc réservé à cet effet. Le bateau ardent et la barre à roue au débattement très important obligent le barreur à la station debout pour une bonne conduite. Le temps d'un déjeuner sur le pouce, le bridge-deck se transforme en

table dessert, très appréciée en croisière.

Les Deux Pitons nous surplombent maintenant, à près de 800 mètres. Superbe. Un petit canot de pêcheurs nous traque. Notre annexe est mise à l'eau. Le coin et les conditions semblent idéales pour user de la pellicule. L'anse des Deux Pitons, coincée entre le Petit et le Grand Piton, nous dévoile sa plage ourlant une cocoteraie qui plonge dans une mer d'huile aux reflets bleu outre-mer. Le canot de pêcheurs converge vers nous, nous agrippe. Un homme s'empare de notre aussière, va la frapper sur un cocotier et « cinq biwis ! ». Pas moyen d'y échapper. Le site est tellement idyllique que, le temps de reprendre vos esprits, voilà votre portefeuille délesté de quelques dollars.

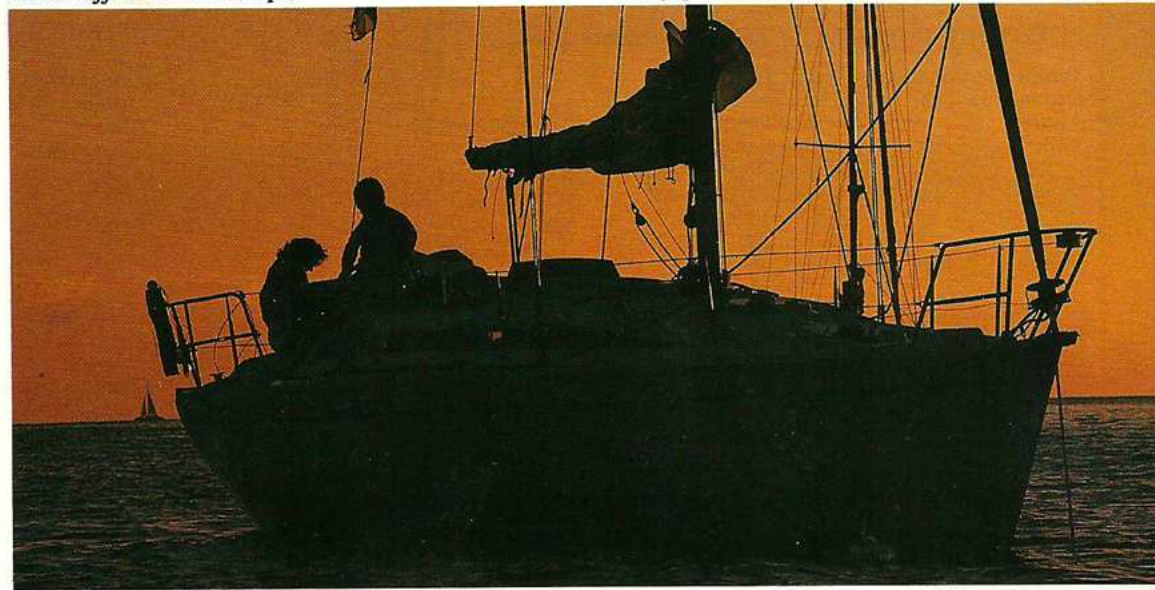
Mercredi : nous regagnons la Soufrière, deuxième ville de Sainte-Lucie, au moteur, par manque de vent. Là encore, les spécialistes de l'amarrage aux cocotiers nous ponctionnent quelques biwis. L'architecture du centre ville rappelle la Louisiane, et l'arrivée des pêcheurs, sur le port, nous fait craquer pour des tranches de bonite (thon... à 18 francs le kilo). L'ancre est, une fois de plus, difficilement levée (sans guindeau) pour



Vastes coffres dans le cockpit.



Une jupe arrière : agrément et sécurité.



Une silhouette un peu rondouillarde. Mais quelle place à l'intérieur !

un saut de puce de 7 milles, au moteur, le vent refusant toujours. A près de cinq nœuds, nous regagnons l'entrée de Marigot Bay.

Véritable carte postale : soleil, cocotiers, plage et tutti quanti. « Bienvenue au paradis », nous lance, de sa barque, un autochtone, industriel du coin. Sa spécialité : chapeaux et saladiers tressés en feuilles de cocotiers. Nous resterons 24 heures dans ce havre de paix. Un peu bruyant, malheureusement, avec le va-et-vient incessant des navettes et le tour express de la baie effectué en dix minutes, musique à tue-tête, par le bateau du Club Méditerranée...

20° de gîte et départ au lof : toutes les conditions sont réunies pour tester la cuisine

Vendredi. Au petit matin, nous quittons en catimini Marigot Bay, pour rejoindre notre port d'attache, Fort-de-France, à près de 35 milles dans le nord. Une faible brise, orientée nord-est, nous guette. Au près, sur un bord, toutes voiles dehors par force 2-3, le Feeling 10,90 s'éloigne de

Sainte-Lucie. Bien réglé, bien toilé, par mer plate, le bateau file doux entre nos mains. Assise sous le vent, je barre à deux doigts. A proximité du chenal, le lever du jour aidant, le vent se renforce d'un à deux crans sur l'échelle Beaufort. Un quart du géniois est roulé et son rail avancé, grâce à l'avale-tout et au palan trois brins particulièrement efficace.

Comme à l'aller, les grains se suivent à la fréquence d'un toutes les demi-heures. Alors que le bateau s'obstine à être très fugace et demande beaucoup d'anticipation à la barre pour contrer ses auloffées, nous jouons avec l'accastillage pour le stabiliser. Bout de chariot d'écoute choqué ou repris, mais difficilement coincé dans ses taquets intégrés à ses ferrures d'extrémité ; grand-voile choquée le temps d'un passage nuageux. A l'intérieur, le reste de l'équipage se lève. Claire, à la cuisine, nous concocte des œufs au plat-bacon. 20° de gîte, départ au lof : toutes les conditions semblent réunies pour tester le côté fonctionnel de la cuisine. Les violons (rebords) en bois retiennent beurre, couteau, pain. Dans le petit placard coulissant, situé au-dessus du réchaud, les assiettes sont bloquées par de petits piquets en bois, ce qui per-

met d'en prendre une sans en retenir dix autres. La branche intérieure du U, que forme la cuisine, cale le dos du cuisinier, face au réchaud. Un petit défaut : le manque de rebords intérieurs sur les plans de travail situés le long du réchaud. Dans les vagues, ustensiles et ingrédients ont tendance à se précipiter sur les feux.

On met la barre franche de secours, juste pour voir...

Dehors, malgré les soins apportés au réglage et à la barre, le bateau continue à batifoler sur les vagues à son gré. Devant moi, l'étrave balaie l'horizon. « On met la barre de secours ? Pour voir. » Un coup de clé de 17 et le tour est joué. La barre franche est en place. Je l'agrippe à deux mains, les deux pieds bloqués sur le banc opposé. La barre se révèle évidemment beaucoup plus dure et plus physique. Néanmoins, nous constatons très vite que le bateau dessine un sillage plus rectiligne et que le temps d'anticipation se trouve terriblement diminué. Autre remarque intéressante, un coup de barre de quelques dizaines de degrés

correspond à plus d'un demi-tour de barre à roue. Comment, dans ces conditions, réussir à tenir un cap très précis ?

A l'approche de la Martinique, le vent faiblit en adonnant. Le bateau redevient plus docile et les voiles sont choquées. Derrière nous, quatre jours de vie à bord et plus de 80 milles de navigation nous amènent à tirer des conclusions. Le Feeling 10,90 bénéficie d'un volume étonnant, permettant facilement à quatre personnes et leur matériel de jouer la carte croisière au long cours ; et, à six, celle d'une semaine de cabotage. L'espace important est compartimenté avec harmonie, intelligemment aménagé et soigneusement fini. A l'intérieur l'orme, bois clair, et à l'extérieur le chaleureux teck ajoutent à l'agrément. L'équipement standard très complet en fait un bateau haut de gamme et luxueux pour sa taille : réfrigérateur, eau chaude sous pression, four micro-ondes. Le cockpit et le plan de pont donneront satisfaction aux croiseurs et pourquoi pas aux régatiers. Mis à part le problème (sûrement corrigible) de la barre dès que le vent et la mer se forment, le Feeling 10,90, raide à la toile, possède un excellent potentiel de vitesse que nous avons pu vérifier par nos moyennes. □

PARCOURS ET PERFORMANCES

FORT DE FRANCE - PETITE ANSE D'ARLET

Temps de navigation 1 heure 35
Distance au loch 7,5 milles
Allures bon plein puis près
Voiles grand-voile haute, génois déroulé au maximum
Vent sud-est, 15 à 20 nœuds, mer plate
Moyenne 4,73 nœuds

Prise en main du bateau. Etalonnage des instruments.
Découverte de l'accastillage et des premières réactions du bateau.

PETITE ANSE D'ARLET-CASTRIES (Sainte-Lucie)

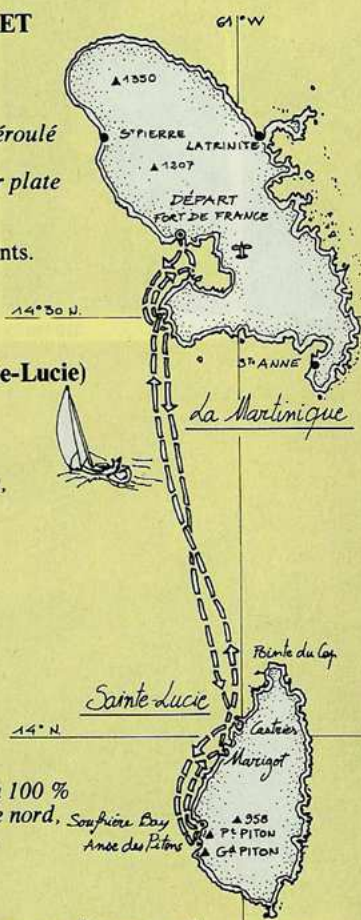
Temps de navigation 4 heures 15
Distance au loch 25,5 milles
Allures bon plein, près, bon plein
Voiles grand-voile haute ou un ris, génois déroulé à 100 %
Vent sud-est à sud-sud-est, 10 à 20 nœuds, houle d'est
Moyenne 6,02 nœuds

Test du bon plein et du près.

CASTRIES-LES DEUX PITONS

Temps de navigation 2 heures 30
Distance au loch 13,2 milles
Allures grand large, vent arrière
Voiles grand-voile haute, génois à 100 %
Vent nord, 20 à 25 nœuds, houle nord, puis mollissant 10 nœuds, mer plate
Moyenne 5,28 nœuds

Comportement du bateau aux allures arrivées : vent arrière sans spi.
Appréciation du plan de pont dans une optique croisière.



LES DEUX PITONS-MARIGOT BAY

Temps de navigation 1 heure 30
Distance au loch 7,1 milles
Voiles grand-voile ferlée, génois enroulé
Vent nord, moins de 5 nœuds, mer plate
Moyenne 4,73 nœuds

Essai du moteur sur une longue distance.

MARIGOT-BAY - FORT DE FRANCE

Temps de navigation 6 heures 6
Distance au loch 35,4 milles
Allures bon plein, près, bon plein, large
Voile grand-voile haute, génois déroulé de 70 à 100 %
Vent 15 nœuds mer plate, puis forçant 20 nœuds, 25 sous les grains, avec houle perpendiculaire, puis faiblissant 10 nœuds
Moyenne 5,8 nœuds

Derniers essais de barre et de réglages.

Distance totale parcourue 81,6 milles
Temps passé en mer 15 heures 46 minutes
Moyenne 5,64 nœuds

LA REVUE DES DÉTAILS

PONT

Pour le look général, le Feeling 10,90 est discret. Ni tape-à-l'œil, ni laid, ni racé, ni superbe. Le panneau ouvrant, les trois hublots latéraux noyés dans la décoration Kirié affinent le rouf. Deux mains courantes en teck, à la préhension sûre et agréable, longent le rouf et la descente.

En standard, quatre winches : deux Lewmar 30 à l'arrière du rouf pour les drisses et les hale-bas avec quatre bloqueurs Spinlock ; deux Lewmar 43 self-tailing pour les écoutes. Les prises de ris s'effectuent au pied du mât avec un winch Lewmar 8. La baille à mouillage encastrée à l'avant est prolongée par une ferrure d'étrave à deux rouleaux et deux chaudières.

Nous avons apprécié : le rail de génois et avale-tout équipé pour son réglage d'un triple palan et d'un clam à l'arrière du rouf, plus facile à régler que de nombreux « bidouillages » de tonners. Les larges passavants, et la circulation, en général, très aisée sur le pont.

COCKPIT

Dans le cockpit, la première impression vient du teck, omniprésent. Il apporte chaleur, douceur,

bref une touche de fini et un certain art de vivre : caillebotis du fond, facilement amovible pour le nettoyage ; lattes sur les trois bancs : latéraux et arrière. Ce dernier, réservé au barreur, offre une forme doucement galbée, aussi esthétique qu'agréable. Située juste en avant, la barre à roue, elle-même recouverte de bois, repose sur une colonne Whit Lock équipée d'un compas et de la manœuvre moteur ; le cerceau inox de soutien de la colonne sert de main courante pour tous les déplacements à l'arrière du cockpit. Deux coffres : un gigantesque, dans la version propriétaire, avec une astucieuse boîte de stockage pour la porte de la descente, et un autre de taille plus banale abrite, dans sa partie postérieure, les réserves de gaz. Souhaitons que le gaz ne lâche pas le cuisinier au moment crucial de la réussite d'une sauce hollandaise... Le temps de changer les bouteilles, tout serait à refaire. Un petit vide-poche dans l'hiloire du cockpit abrite une douche de pont, fort appréciée après le bain. Parfaite pour recevoir rhum, citron vert, sucre de canne et cacahuètes, une petite table pivotante en caillebotis est fixée devant la barre à roue.

GRÉEMENT

Très classique, mais du classique de bonne qualité. Un mât en alliage léger, gréé en tête, équipé de deux étages de barres de flèches, perpendiculaires à l'axe, et des haubans en monotorons inox : galhaubans, inters, deux bas-haubans avant et arrière, un pataras avec volant pliable. Les deux bas-haubans, trop rapprochés l'un de l'autre, rendent le réglage et la tenue du mât difficiles. Une solution : précintrer le mât en libérant le pataras et reprendre le bas-hauban avant. La bôme comprend quatre bloqueurs intégrés.

CARRÉ

A mi-chemin entre Habitat et Roche et Bobois. Jeune et classique, voire même bon chic bon genre, avec une petite note d'innovation et une grosse touche de séduction par une finition et des matériaux de qualité : orme pour les emménagements, tissu griffé Kirié (gris, jaune et noir pour les coussins), Formica gris anthracite à la cuisine, lattes vernies et baguettes autour des panneaux ouvrants. Nous avons aimé : l'ambiance générale, chaleureuse. Le meuble de rangements divers à droite de la descente, la distribution générale et équilibrée des

volumes, le confort du coussin des coussins avec appuis-tête, leur tissu à toute épreuve et leur bonne solidité avec la banquette. Coup de cœur pour la table du carré qui ne transforme pas les repas en dinette de poupée, son range-bouteilles intégré, avec son plateau porte-bouteilles et ses deux tiroirs ; le ramasse-miettes situé au milieu du plancher. Bon point, enfin, les équipements ouverts et les équipements fermés (appelés « cosy » par Kirié) au-dessus des banquettes, véritables cavernes d'Ali Baba.

Hauteur sous barrots : 1,95 mètre à la descente et 1,87 mètre à l'avant du carré. Eclairage composé de quatre plafonniers, quatre hublots et deux grands panneaux ouvrant sur le rouf.

CUISINE

Avec sa forme en U, la cuisine-bar est sûrement la partie la plus originale et la plus remarquable du bateau. Parfaitement équipée en série : un réchaud trois feux Electrolux (sans position grill, pour les toasts du petit-déjeuner), un coin poêlée, deux bacs inox cylindriques donnant sur le carré, sans isoler la « corvée de vaisselle », un mitigeur et un robinet-douchette avec flexible approvisionnement en eau chaude et froide sous pression. Une pédale au sol permet l'alimen-

OÙ LOUER LE FEELING 10,90 ?

Alpha Yachting, Centre Commercial du Nautisme N° 17, 83400 Hyères Port, tél. 94.57.37.17.
Love Voile, La Galiotte, 83310 Les Marines de Cogolin, 13001 Marseille, tél. 91.54.86.09.
Lys, boulevard Roger-Le-Port, 56260 Larmor, tél. 97.65.55.72.
Midi Nautisme, 34 cours Estienne-d'Orves, 13001 Marseille, tél. 91.54.86.09.
Navigenius, 4 avenue Reine-Astrid, 06400 Cannes, tél. 93.43.22.55.
Naviloc, Port de Plaisance des Bas-Sablons, BP 104, 35413 Saint-Malo Cedex, tél. 99.82.12.72.
Neptune Loisirs (Patrick Riche), 14 allée des Fresnes, 85340 Olonne-sur-Mer, tél. 51.32.50.60.
Star Voyage, 5 rue Lincoln, 75008 Paris, tél. (16.1) 42.56.15.62. Base à Cannes Mandelieu, Ajaccio et Fort-de-France, Antilles.
Tesson Loisirs, Port de Pornichet-La Baule, 44380 Pornichet, tél. 40.61.53.05.
Trioux Marine, 22740 Lézardrieux, tél. 96.20.14.71.
Voile et Vent, Port Saint-Pierre, 83400 Hyères, tél. 94.57.41.58.
Yachting 2A, avenue Général-de-Boissoudy, BP 106, 20137 Porto Vecchio, tél. 95.70.41.17.

FICHE TECHNIQUE

Architecte :
Bureau d'études Philippe Harlé.

Constructeur :
Kirié, route de La Rochelle,
85100 Les Sables-d'Olonne,
tél. 51.21.18.83.

Dimensions
Longueur hors tout : 11,10 m
Longueur coque : 10,80 m
Longueur flottaison : 8,80 m
Bau maxi : 3,60 m
Tirant d'eau : 1,40 ou 1,80 m
Déplacement : 5 000 kg
Lest : 2 150 ou 2 000 kg

Voilure
Grand-voile : 27 m²
Génois : 43,30 m²
Foc : 21 m²
Tourmentin : 8,60 m²
Spinnaker : 89 m²
Eau : 2 x 120 l
Fuel : 120 l

Moteur
Volvo diesel 2003, 28 ch

Catégorie : 1^{re}

Livré avec grand-voile, génois et tourmentin, moteur 28 ch. Le bateau essayé est en tous points conforme au standard, à l'exception de l'étai enrouleur fourni par le concessionnaire.

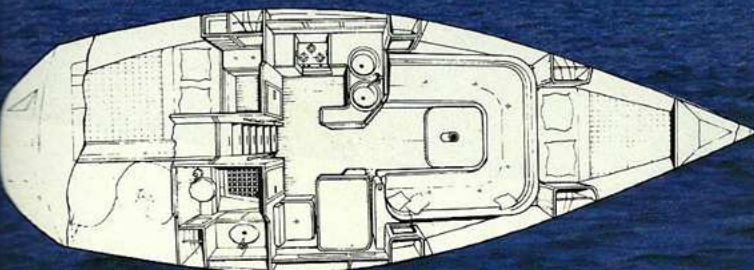
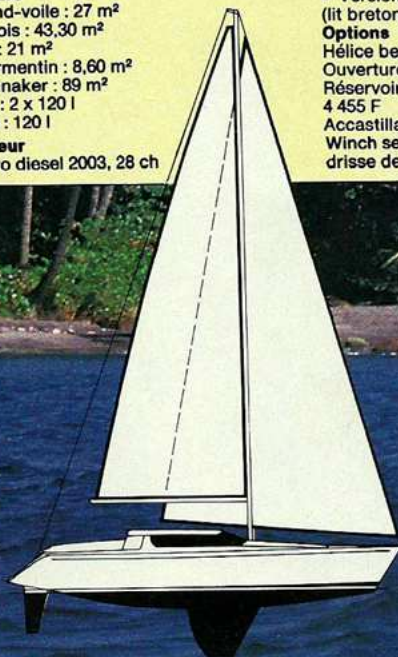
Les lests courts ou longs sont fournis à la demande sans modification de prix, tout comme les versions « panoramique » ou « flush deck ».

Prix

- Version propriétaire : 535 000 F
- Version charter : 545 000 F
- Version une cabine : 560 000 F (lit breton à l'avant).

Options

- Hélice bec de canard : 2 406 F
- Ouverture latérale des filières : 3 137 F
- Réservoir d'eau supplémentaire 165 l : 4 455 F
- Accastillage de spi : 5 868 F
- Winch self-tailing
- drisse de spi : 2 372 F



tation directe en eau de mer sur un autre robinet. Une glacière relativement logeable (100 litres) avec étagère de rangement, un réfrigérateur électrique Danfoss, un four micro-ondes Moulinex fonctionnant sur 220 volts. Les plus : le coin égoûttoir encastré libère le plan de travail constitué par un Formica gris anthracite résistant et du plus bel effet. A la gîte, la partie intérieure du bar cale bien le cuisinier.

TABLE À CARTES (version propriétaire)

Par la place relativement restreinte qu'elle occupe et son confort d'utilisation, elle contiendra à la fois les maniaques de la pointe sèche et ceux qui préfèrent y lire leur journal ou faire leur courrier. Placée dans l'axe du bateau, ses dimensions sont suffisantes pour recevoir toutes les cartes de navigation. Bibliothèque et rangements se trouvent à proximité immédiate du siège. La surface du panneau réservé aux instruments permet de loger : VHF, radio, ferrite, speedomètre, loch et sondeur.

CABINE AVANT

Hauteur sous barrots : 1,75 mètre. A droite, une penderie. A gauche, un tiroir, une étagère-cof-

fre et une banquette-coffre. A l'avant, sous la couchette, un rangement peu accessible et trop souvent occupé par le matériel de sécurité (sur option, ce volume peut être transformé en réservoir d'eau supplémentaire de 120 litres). Deux équipets fourre-tout complètent les rangements le long de la couchette. Celle-ci s'avère trop courte pour des adultes (1,65 mètre de long sur 1,95 mètre de large). Une petite banquette amovible en bois se fixe à sa tête pour la rallonger.

L'éclairage est assuré par un panneau Lewmar (30 x 40) avec aérateur, peu efficace, surtout pour des latitudes ou saisons chaudes, et un plafonnier central.

CABINE ARRIÈRE (version propriétaire)

L'éclairage naturel est fourni par trois hublots dont deux ouvrant sur le cockpit et l'éclairage électrique par deux plafonniers, un central au-dessus de « l'entrée » et un situé sur le côté bâbord de la couchette. La dissymétrie de la lumière rend délicate la lecture pour la personne couchée côté tribord.

Hauteur sous barrots : 2 mètres. Une penderie, deux étagères-cof-

fres et deux tiroirs compris dans un même meuble. Le long de ce dernier, une banquette au-dessus d'un rangement. Un équipet fourre-tout, bien utile, court le long de la couchette.

Couchette : 1,95 x 1,70 mètre (largeur mini 0,95 mètre).

CABINET DE TOILETTE (version propriétaire)

Très clean et très design, ce cabinet de toilette tapissé de Skaï immaculé, à l'exception du caillebotis au sol et du Formica gris entourant la vasque. Mal placé, le miroir situé derrière la porte est à l'opposé du lavabo. Deux volumes de rangement importants : au-dessus et au-dessous du lavabo. Contiguë, une penderie à cirés à moitié ouverte et dont l'eau s'écoule directement, tout comme celle du lavabo et de la douche, dans les fonds avec évacuation par pompe de cale électrique. Un mitigeur, un robinet-douchette, équipé d'un long flexible, distribue l'eau froide et chaude sous pression (ballon de 30 litres, chauffé après utilisation du moteur). Une porte en Plexiglas éviterait de mouiller les cirés ou autres vêtements rangés dans la penderie lors de la prise de douche.

MOTEUR ÉQUIPEMENTS

Le chantier Kirié propose le bateau équipé d'un moteur Volvo 2003, 28 chevaux avec échangeur et hélice bipale. L'accès au compartiment moteur se fait très facilement par l'avant, sous la descente, par l'arrière et les côtés en démontant le coffre d'isolation situé dans la cabine arrière. Le presse-étoupe est accessible sous la couchette.

L'énergie électrique est fournie par un alternateur de 50 ampères pour deux batteries de 105 ampères. Une journée de réfrigérateur électrique Danfoss (fourni dans l'équipement standard), sans moteur, les décharge. Toujours en série : un four micro-ondes Moulinex et une prise 220 volts à l'arrière du cockpit ; un ballon d'eau chaude de 30 litres, chauffé par l'eau de refroidissement moteur ; deux réservoirs d'eau contenant chacun 120 litres, un peu juste pour une utilisation de six personnes en croisière (trois jours en se restreignant). Possibilité d'un troisième réservoir sous la couchette avant. Un réservoir de fuel de 120 litres.

Deux lests sont proposés par le chantier : un court traité anti-corrosion et un long en plomb.