

OCCASION
UN FEELING 1090 MIS A NU

Une valeur sûre signée Harlé!

Les Feeling 1040 et 1090 furent parmi les derniers plans Harlé mis sur le marché. Et en quelques heures à bord, on comprend en quoi c'est toujours une garantie d'excellence. Largement de quoi faire l'impasse sur quelques cloques...

Texte et photos : François-Xavier de Crécy.

« Vends Feeling 1090 PTE de 1993, »

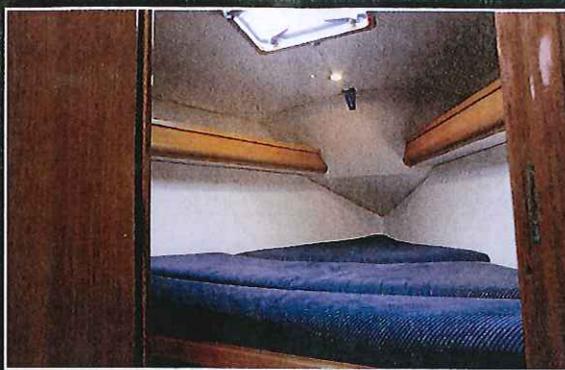


3 cabines, prêt à naviguer, 44 000 € »

QUAND HERVE vous accueille sur son Super Castor, on comprend tout de suite que la partie qui se joue dépasse largement le cadre d'une simple transaction – la vente de son bateau. Son Feeling, c'est sa liberté, son compagnon d'insouciance, le point de ralliement des copains et de la famille qui a vécu de si belles croisières à bord. Quand il l'a acheté en 2011, ce n'est pas par hasard qu'il a opté pour le fameux plan Harlé. Il voulait un 1090, quitte à aller le chercher à Port-Napoléon (Martigues) et à le faire venir en camion. Pourquoi ? Tout simplement parce que c'est un excellent bateau, sans doute le meilleur de ces années-là. Construit de 1987 à 1995 à environ 350 unités, il était directement issu du Feeling 1040 mais avait été rallongé d'une jupe et coiffé d'un pont panoramique dont l'agrément en croisière complétait à merveille les qualités remarquables de la carène. Un peu plus lourd que le 1040, il était logiquement plus typé croisière, et pourtant bien des coureurs l'ont adopté, à l'image de Didier Levillain qui court la Route du Rhum 1998 à bord de son Feeling 1090. Comme le 1040, le Feeling 1090 a été proposé dans deux versions d'emménagements, deux ou trois cabines, et deux tirants d'eau. *Super Castor* est un petit tirant d'eau (1,40 m), ce qui fait de lui une occasion relativement rare, aménagée en trois cabines.

SON PLUS : LE ROUF PANORAMIQUE

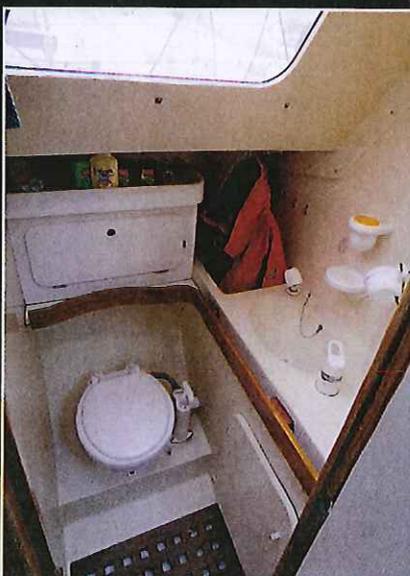
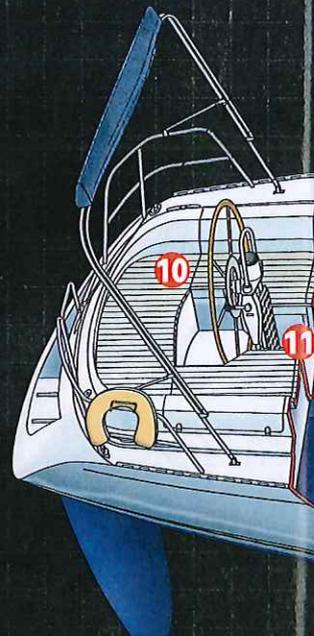
Mais avant de plonger sous le pont, arrêtons-nous un peu sur ce fameux rouf panoramique. Un rouf forcément court, qui s'arrête au pied de mât et nous rappelle d'ailleurs celui du RM 1050, qu'il a peut-être inspiré. Ses hublots frontaux ont moins de pente que ceux du plan Lombard, mais ils offrent quand même un superbe point de vue sur le pont (bien utile pour surveiller les enfants au mouillage, par exemple) et sur le plan d'eau. Sur *Super Castor*, on pourrait envisager quelques travaux cosmétiques sur le pont – notamment les adhésifs aux angles du rouf –, changer les quelques panneaux qui tendent à faïencer. Mais aucune trace d'entrée d'eau au niveau des hublots, et l'antidérapant est en bon état. Les lattes de bois du cockpit mériteraient aussi un petit coup de neuf, mais ce qui frappe au port comme en navigation, c'est que Philippe Harlé avait un sens inné de l'ergonomie en mer. Les proportions sont justes, on se cale partout sans difficulté, et pour travailler au winch sous le vent, on trouve immédiatement la bonne position, avec l'intérieur de la cuisse qui vient se caler parfaitement contre l'hiloire. Idem pour les volumes de rangement, auxquels il prêtait toujours une attention soutenue. Voyez les deux grands coffres du cockpit : on trouve aujourd'hui des 45 pieds qui proposent moins de volume pour le matériel d'amarrage, de mouillage et



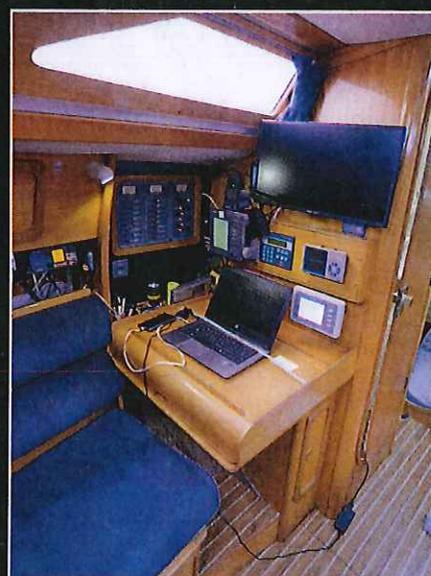
▲ L'espace de dégagement est limité dans la cabine avant, mais on dispose en revanche d'un vrai panneau de pont (occultable).



▲ Tout le volume nécessaire et une literie de qualité dans la cabine arrière. Notez l'assise pour s'équiper.



▲ Du rangement dans le cabinet de toilette, et même une tringle pour les cirés mouillés.

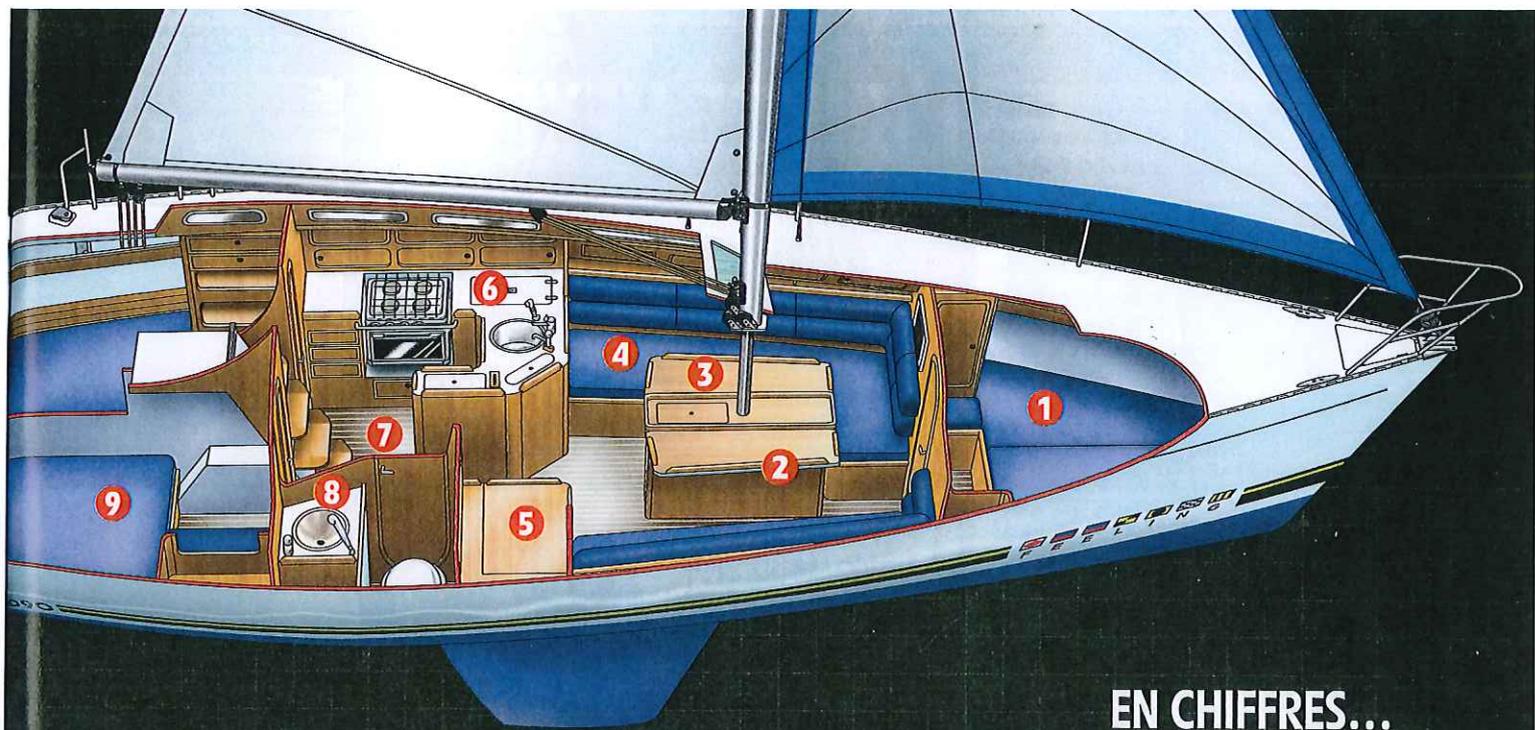


▲ Jugée étriquée à l'époque, la table à cartes est largement suffisante selon les standards actuels.

LE FEELING 1090 FACE A SES CONCURRENTS

MODELE	Feeling 1090	Gib'Sea 362	Voyage 11,20	Centurion 36
LONGUEUR COQUE	10,81 m	10,55 m	10,70 m	10,89 m
LONGUEUR FLOT.	8,80 m	8,90 m	8,98 m	8,78 m
LARGEUR	3,60 m	3,55 m	3,65 m	3,76 m
TIRANT(S) D'EAU	1,40/1,80 m	1,75 m	1,55 m	1,40/2 m
DEPLACEMENT	5 050 kg	5 000 kg	6 500 kg	7 300 kg
LEST	2 150 kg	1 400 kg	2 200 kg	2 450 kg
SV AU PRES	71 m ²	65,55 m ²	70 m ²	82 m ²
MATERIAU	stratifié de verre	stratifié de verre	stratifié de verre	stratifié de verre
ARCHITECTE(S)	Harlé/Mortain	Joubert/Nivel	G. Ribadeau-Dumas	E. Dubois
CONSTRUCTEUR	Kirié	Gibert Marine	Jeanneau	Wauquiez
COTATION ARGUS	28 400 à 52 900 €	33 400 à 48 100 €	27 000 à 45 900 €	53 300 à 69 900 €

L'Argus du bateau.fr Le Gib'Sea et le Centurion sont plus cotés que leurs concurrents. Le premier parce qu'il a été produit dans des années un peu plus récentes (25 unités de 1991 à 1996), le second parce que c'est une unité plus haut de gamme, partant d'un prix neuf plus élevé. Le genre de joli bateau qui devient abordable avec les années... Forcément tentant !



Le Feeling 1090 en 11 points

1. La couchette de la cabine avant mesure 2,18 m de long pour 1,52 m de large aux épaules. La hauteur sous barrots est de 165 m. Grands vide-poches (prof. 13 cm).

2. La hauteur sous barrots au niveau de l'épontille s'élève à 1,58 m.

3. La table du carré fait 1,15 m de long pour 1,12 de large dépliée.

4. Les grandes banquettes du carré font 2 m de long pour 0,50 m de large (un peu moins à tribord), elles sont donc utilisables en couchettes d'appoint.

5. Le plateau de la table à cartes mesure 0,70 x 0,62 m.

6. Beaucoup de rangements côté cuisine, et même un bac à légumes dans le retour central.

7. La hauteur sous barrots au pied de la descente est de 1,91 m. Les marches sont bien incurvées.

8. Hauteur : 1,78 m dans le cabinet de toilette.

9. Les cabines arrière sont symétriques. Hauteur sous barrots : 1,96 m. La couchette double mesure : 2 m de long pour 1,30 m de large aux épaules.

10. Le cockpit relativement court comporte deux bancs de 1,20 m de long pour 0,40 m de large.

11. Dimensions du fond de cockpit : 0,86 x 0,56 m. Profondeur des coffres : 0,33 m.

EN CHIFFRES...

LONGUEUR COQUE	10,81 m
LONGUEUR FLOT.	8,80 m
LARGEUR	3,60 m
TIRANT D'EAU	1,40 m (GTE 1,80 m)
DEPLACEMENT	5 050 kg
LEST	2 150 kg
SV AU PRES	71 m ²
GENOIS	44 m ²
GRAND-VOILE	27 m ²
MOTORISATION	28 ch
RESERVOIR FUEL	120 l
RESERVOIRS EAU	240 l
MATERIAU	stratifié de verre au contact
CONSTRUCTION	au contact
ARCHITECTES	Harlé/Mortain
CONSTRUCTEUR	Kirié
PRIX DEMANDE	44 000 €
CONTACT	herve.campo@gmail.fr

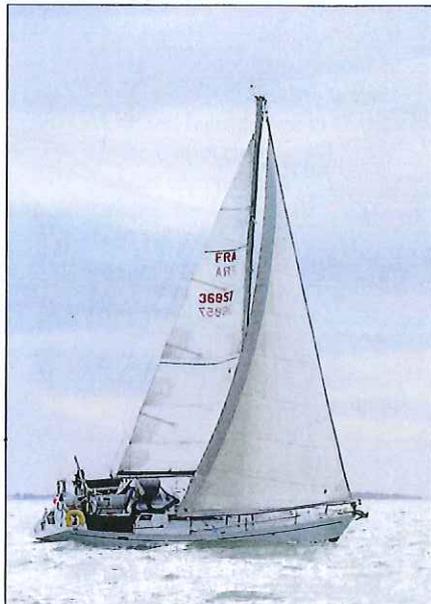


▲ Elles vieillissent bien, ces boiseries arrondies en chêne clair caractéristiques des belles années Feeling... Même si quelques couches de vernis ne seraient pas de refus. Dans la version deux cabines, le cabinet de toilette (à tribord) recule, et la table à cartes est dans le sens de la marche.

L'ŒIL DE L'EXPERT

Notre expert rochelais Claude Mettrie a fait le tour du propriétaire avec sa méticulosité habituelle. Compte rendu en images.

Cet examen visuel des composantes principales réalisé à la demande de Voile Magazine est uniquement destiné à déterminer la valeur vénale du navire. Elle ne saurait être considérée comme un rapport technique demandant des investigations, mesures, démontages et analyses supplémentaires pour établir la Cotation du voilier. Ce document ne peut être en aucun cas utilisé pour la vente ou l'achat de ce voilier.



▲ Génois en tête à fort recouvrement... à l'ancienne! Une sacrée réserve de puissance.

de croisière. Le radeau, quant à lui, a sa place sous le petit pont arrière arrondi pour se caler à la gîte en position assise. Reste que ce cockpit est assez étroit au vu des critères actuels, ce qui permet néanmoins de se caler facilement, et relativement court. C'est que le volume intérieur était aussi au cœur du cahier des charges... D'où cette descente bien raide – une échelle de meunier! – qui permet de ne pas souffrir du rouf court et laisse de la place pour une belle cuisine en U.

DES RANGEMENTS PARTOUT!

Là encore, de profonds rangements partout, un très grand frigo, des équipements malins, à l'image de la poubelle et de cet étonnant bac à légumes qui occupe le haut du retour central. Les boiseries claires en orme, très appréciées à l'époque, mériteraient peut-être un coup de vernis mais leur design a bien vieilli, tout comme les selleries du carré resté très confortable. Les vaigrages, faits du même bois, contribuent à l'ambiance chaleureuse. Idem dans les cabines arrière, particulièrement volumineuses. La cabine avant est un peu plus étriquée, mais un panneau mobile permet de prolonger la couchette tout en gardant un peu d'espace privatif. Rappelons que dans la version deux cabines, le cabinet de toilette empiète beaucoup moins sur le volume du carré et libère de la place pour une belle table à cartes dans le sens de la marche. Notre *Super Castor* a trois cabines, mais il doit se contenter d'un poste navigateur calé contre la cloison avant du cabinet de toilette. Notre sortie en mer du jour confirme tout le bien qu'on pense du Feeling 1090, son tempérament, sa vitesse, son agrément de barre et sa capacité à passer dans le clapot sans taper. Au portant, la surface imposante

PONT

Boiseries : quelques lattes de cockpit à refixer, mains courantes usagées mais bonnes. Antidérapant : pointes de diamant. Panneaux de pont Lewmar (faïencés). Bimini : uniquement pour le poste de barre. Capote de descente : en Dralon gris de 2013, bon état.



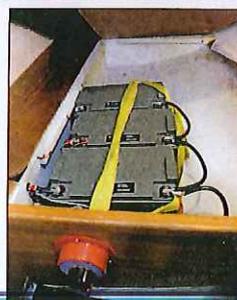
MOTEUR

Volvo-Penta 28 chevaux d'origine (1992), ligne d'arbre, pas d'horamètre. Entretien courant effectué habituellement chaque année par le propriétaire, mais révisé par un professionnel en mars 2018 après notre visite (changement du rouet de pompe à eau).



BATTERIES

Parc de service : trois batteries de 110 Ah (12 V) au gel, mars 2013, sous couchette arrière bâbord, fixées à la structure. Batterie moteur : une batterie de 75 Ah, dans bac étanche. Un gestionnaire de batteries victron BMV 6025 de mars 2013.



GREEMENT

Gréement en tête à deux étages de barres de flèche dans le plan. Profil Isomat d'origine en aluminium, légère boursoflure au niveau des barres de flèche inférieures – habituel – ensemble usagé mais bon. Bôme Isomat d'origine également, quatre réas, usagée mais bonne. Gréement dormant, câble inox monotoron serti de l'été 2011, sauf l'étai de juillet 2014 – sertissages inférieurs, bon. Etai largable posé en juillet 2014 avec croc pélican, pataras avec ridoir Dermac, usagé mais bon.



MOUILLAGE

Mouillage principal : ancre Kohra de 16 kg avec 40 m de chaîne (premiers maillons rouillés) et 20 m de câblot Nylon. Mouillage secondaire : une ancre plate de 6 kg avec 15 m de chaîne et cordage. Guindeau Lofrans Cayman 88, câblage refait en mai 2013.



GARDE-ROBE

Grand-voile à poste achetée d'occasion en 2014, trois handes de ris, lazy-bag gris de 2013. Génois acheté en 2011 avec le bateau, usagé, bande anti-UV bleue usagée. ORC de 17 m² acheté d'occasion en 2014, utilisé deux fois. Housse de grand-voile en Dralon gris de 2013, très bon état.



QUILLE

Façade à l'aspect rugueux, mériterait un sablage et une application d'enduit. Bord d'attaque bon, bord de fuite bon. Joint de quille refait en février 2018. Safran en bon état, pas de jeu excessif.



CONCLUSION DU RAPPORT D'EXPERTISE

L'évaluation de la valeur vénale de ce voilier tiendra compte de son âge, de sa qualité de construction, de sa cotation et des frais éventuels de remise au standard de la cotation.

La mise en balance des éléments tant favorables que défavorables nous permet de fixer sa valeur vénale de la façon suivante :

Coque et moteur.....	37 000 €
Voiles.....	2 000 €
Electronique et pilote.....	1 500 €
Armement de sécurité.....	1 000 €
Annexe et moteur hors-bord.....	500 €
TOTAL.....	42 000 €

ŒUVRES VIVES

Peinture antisalissure appliquée en février 2018 – gel coat sous-jacent non examiné. Grosses cloques rondes contenant du liquide, réparties uniformément sur la carène – à traiter pour revenir à l'état standard.





« Cagnards, capote, bimini, *Super Castor* envoie ses toiles ! »

du génois fait merveille. Elle a d'ailleurs conduit Hervé, le propriétaire, à se passer de spi pour ses croisières familiales. Le chariot de grand-voile est fixé sur le petit bridge-deck qui sépare le rouf de la descente, et se prolonge sur les bancs. Il est donc forcément plus encombrant qu'un chariot posé sur le rouf, comme sur pas mal de bateaux de la même époque, mais il travaille infiniment mieux.

UN COCKPIT BIEN ABRITÉ DE LA MER

Que ce soit à la barre ou sur les bancs, tout le monde se cale sans difficulté à l'abri de la capote, qui est en très bon état. Si l'ambiance n'est pas à la baignade, on profite de la balade pour aller aussi inspecter la jupe à deux niveaux. Elle est équipée d'une superbe échelle de bains et d'un coffre parfait pour le petit matériel de plongée. Toujours ce souci du rangement... et ce coffre abrite aussi une douchette de cockpit.

Le lendemain matin, après une bonne nuit à bord, nous avons rendez-vous avec les grutiers du port des Minimes et avec notre expert, Claude Mettrie. A ce stade, les choses se corsent : Claude fait la grimace devant des cloques qui laissent échapper le fameux liquide vinaigré que redoutent les propriétaires de bateaux en polyester. Ils ont raison du reste, dans la mesure où ces vilaines bulles d'osmose compliqueront la revente, mais ils ont aussi tort car l'osmose ne les empêchera nullement de naviguer. C'est une maladie à évolution lente. Elle justifie néanmoins une baisse significative du prix de vente, à laquelle consent le propriétaire de *Super Castor*. Car il faudra un jour ou l'autre traiter cette osmose,

c'est-à-dire peler la coque et la faire sécher à fond avant de refaire une peau extérieure saine, idéalement en époxy. Pas d'urgence ni de nécessité absolue : une fois de plus, *Super Castor* peut continuer à naviguer en l'état. Mais pour le remettre dans ce que les experts appellent son état standard, il faudra passer par un traitement anti-osmose complet. Pour le reste, les œuvres vives n'appellent aucun commentaire particulier. Pas de jeu anormal dans le safran, anodes neuves, passe-coque refaits récemment... Un peu de corrosion sur le lest, on pourrait envisager un sablage suivi d'un lissage à l'époxy. Mais là encore, rien d'urgent, *Super Castor* est bon pour le service. Au final, on a là une occasion dont le meilleur atout est l'excellence de la série : le

Feeling 1090 est une valeur sûre, son architecte un maître de la course-croisière. Le fait qu'il s'agisse d'un trois-cabines et petit tirant d'eau le rend un peu plus atypique et parfaitement adapté à la croisière familiale. Dans la colonne des moins, il y a bien sûr ce problème d'osmose, assorti de quelques chantiers d'entretien d'ordre plutôt cosmétique. En d'autres termes, *Super Castor* est ce qu'on appelle une occasion dans son jus, mais cela ne doit pas rebuter un acheteur un tant soit peu averti. Après tout, un bateau de vingt-cinq ans mérite des soins attentifs, et celui-ci se présente plutôt comme une bonne affaire en termes de prix. Il est clairement dans le bas de la fourchette... Alors pourquoi ne pas se lancer ? ■

HERVE, LE CASTOR A CŒUR

C'est peu dire qu'il l'aime, son *Super Castor* sur lequel il a exploré en famille une bonne partie de l'arc atlantique, de la Corogne au Finistère Sud. Après le First 24 de sa jeunesse, il ne voulait rien d'autre que ce Feeling 1090 dont il aime tout, les performances bien sûr mais aussi le caractère unique de ses boiseries en orme. Avant, il y a eu la régate en Optimist sur le bassin d'Arcachon, les virées en Class 8 et les croisières sur les bateaux des copains : Jouiè 6,50, Gin Fizz, Kirk, Amphitrite... Pas mal de bons souvenirs aussi. Et quel que soit le bateau, toujours ce même bonheur à quitter le port et à voir soudain l'horizon s'élargir, l'espace se dilater. Docteur en sciences de gestion, Hervé passe plus de temps dans les amphis et salles de cours bordelais que sur l'eau. La vente de *Super Castor* est un crève-cœur mais n'en doutez pas, il n'est pas rangé des écoutes pour autant !

