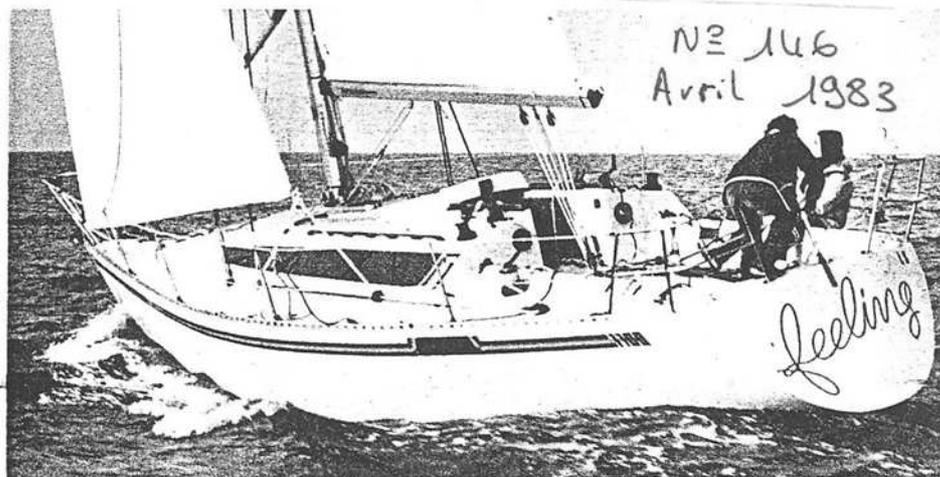


FEELING 1100

AVEC LES MEILLEURS SENTIMENTS DE L'AUTEUR



par Claude Soler
photos de l'auteur
plans Robert Das
silhouette Claude Kirner

Mais si, mais si, les bons sentiments font les bons bateaux ! A preuve ce Ron Holland qui, insensiblement, fait entrer les Feeling dans notre vie. Avec ce crooner de charme, les angles s'arrondissent, les lignes s'étoffent. Pourtant, quelle nervosité dissimulée sous cet aspect débonnaire de tricabine...

Givre sur les vitres de la voiture, givre sur les toits des Sables-d'Olonne, givre sur les pontons de Port Olona... Il faut être complètement givré pour naviguer par un temps pareil ! Même si le Feeling paraissait bien confortable sur son stand du Salon, avec ses 11 mètres (ou presque), ses trois cabines et son carré moelleux.

Pirate, qui a pris son élan pour sauter sur le plat-bord, freine de toutes ses griffes de teckel mais ne parvient pas à enrayer la glissade : les hiloires sont inclinées et le bord à l'ombre est encore gelé. Une main secourable le récupère dans les filières et l'expédie au milieu du carré. Emmanuelle file soigner sa bronchite naissante dans le poste avant, tandis que Pierre-

Jean et Eric se préparent à appareiller. Quant à moi, le devoir photographique m'appelle et j'embarque avec armes et bagages dans la vedette de service. Mon seul abri s'éloigne vers la sortie du port et, à la fébrilité qui règne sur le pont, je sens les marins impatients d'envoyer la toile.

Dès que le génois est établi, l'animal beige clair zébré de rouge et de bleu accélère et s'élance en une longue glissade. Déjà, à l'avant, une silhouette encapuchonnée traîne un sac bleu plus grand qu'elle. Avec deux équipiers seulement, la manœuvre semble enfantine puisque je les aperçois dans le cockpit, tirant calmement sur les bouts tandis que la bulle bleu marine se déploie dans l'air glacé, frise un peu, puis se gonfle. Clic ! Clac ! Un froid soleil d'hiver fait vibrer les bleus et les verts et, un rien cabot, mon sujet se présente sous son meilleur profil. J'en profite pour admirer l'équilibre du Feeling : à aucun moment il n'a piqué du nez et sa ligne de flottaison reste rigoureusement parallèle à la surface de l'eau, quels que soient l'allure du bateau, la toile portée ou l'état de la mer, qui s'est un peu levée au large.

Mais le temps passe. Pendant que le voilier se déshabille de sa longue robe couleur de nuit et vire pour repartir au près, je rentre réchauffer mes doigts engourdis sous l'abri de la

vedette. Quelques instants d'inattention, et le Feeling s'est éloigné si vite qu'il nous faut mettre pleins gaz pour le rattraper. La brise doit avoir forcé car l'angle de gîte me paraît important et le voilier se hâte vers le port avec la régularité vélocité et obstinée d'un cheval qui regagne l'écurie. Je reste un moment dans son axe pour le plaisir de voir son étrave couper l'épiderme atlantique avec la précision d'un bistouri. Aucune énergie perdue en remous inutiles : à peine plus d'écume à ses naseaux que de sang sous les doigts du chirurgien le plus habile. En grand patron sûr de lui, Ron Holland est passé par là et ne peut désavouer cette opération menée à bien avec la complicité des chantiers Kirié, même si, pour des raisons d'habitabilité, ce dernier-né est un peu plus callipyge que la plupart de ses cousins.

J'ai hâte maintenant d'abandonner ma vedette, son roulis et le bruit de son moteur pour aller goûter à la stabilité tranquille du voilier. Patience ! Ce sera pour demain.

Home, sweet home

Givre, givre, givre... Il faut être complètement... Cette fois, je suis équipière à part entière et, en mon honneur, le ciel s'est vêtu de plomb.

J'ai un sursaut en entrant dans le carré.

« Pierre-Jean, quelle est la taille de ce bateau, déjà ? »

« 10,95 mètres. »

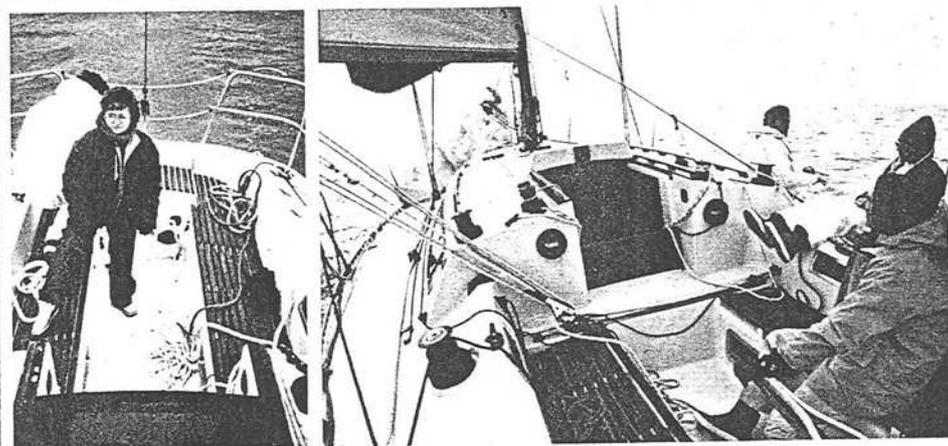
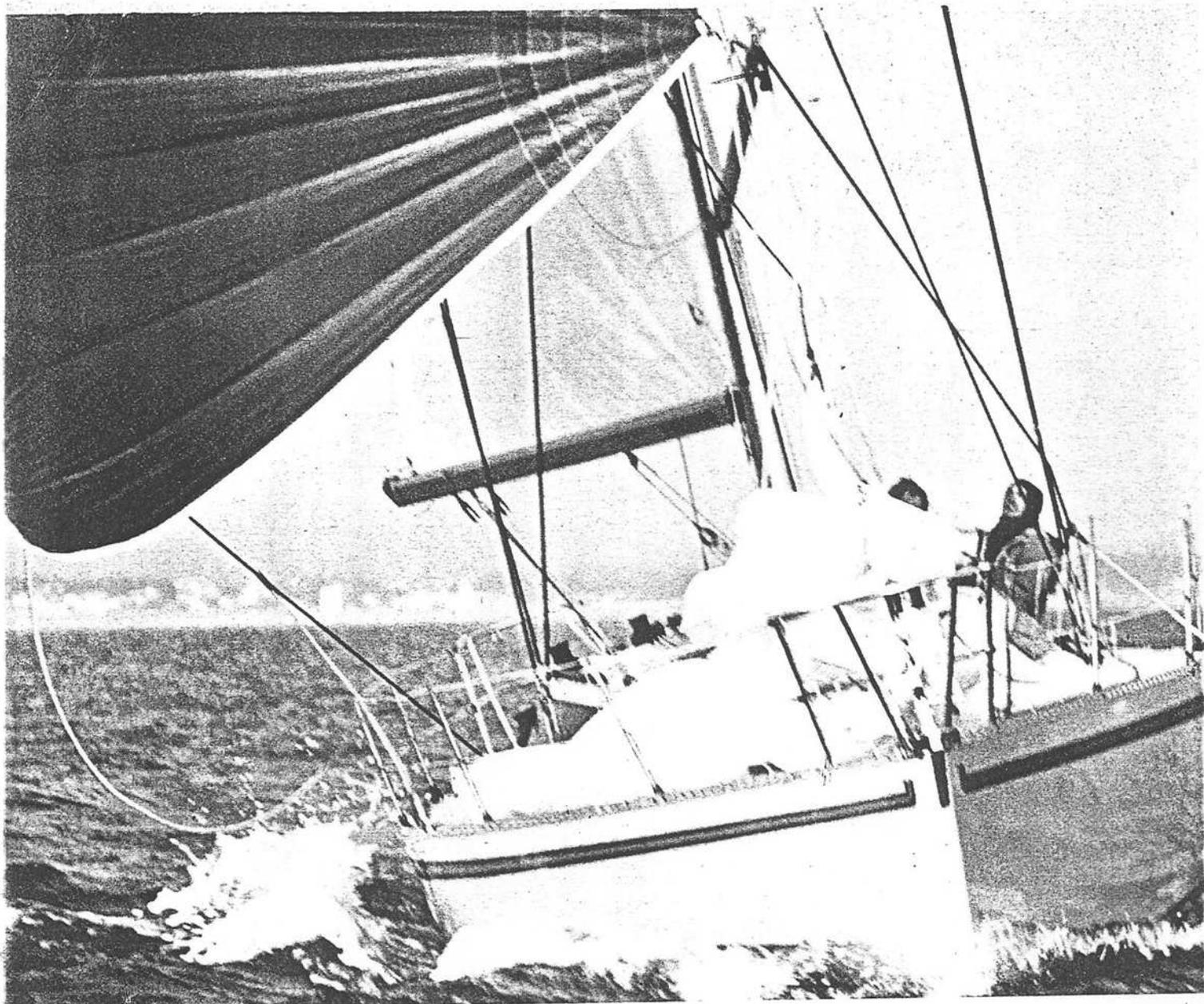
« Incroyable, je lui en aurais donné facilement un de plus ! »

« J'ai eu la même impression. »

Le carré est spacieux, le vaigrage tribord fait de lattes horizontales allonge les lignes et des bandes blanches qui courent sous le rouf mènent le regard jusqu'au poste avant bien éclairé. La table à cartes, blanche également, et son siège incurvé en caillebotis attendent le navigateur. Bonne idée, des rangements partout : au-dessus pour les livres, dedans pour les cartes (pliées en deux, mais, de toute façon, elles le resteront sur la table), au-dessous pour... tout le reste. La cuisine s'ouvre largement sur les coussins de velours bleu de la banquette en U et, malgré le temps gris et sale, tout cela reste très lumineux. Des équipets à bâbord, fermés par des portes coulissantes, d'autres derrière les coussins des deux banquettes, des coffres, une vaste penderie à cirés coiffée d'un bar où l'on a, suprême astuce, creusé l'emplacement des bouteilles carrées venues d'outre-Manche... Aucun doute, il y a de la place, même s'il semble un peu illusoire de remplir les dix couchettes prévues.

« Maman, viens voir, je fais mes devoirs. »

C'est ma foi vrai. Ma fille a découvert dans un coin de la cabine la tablette-coiffeuse, bien suffisante pour poser cahier et crayons, et a investi le petit placard pour y ranger ses livres. Des équipets de bois blond aux angles doucement arrondis, une penderie (trop petite) et... un fauteuil complet le mobilier. L'habituel triangle qui ferme la pointe avant et interdit l'accès à la cabine s'est transformé en un trapèze réglable en hauteur : placé au niveau supérieur, il offre le confort d'un lit double, mais, 20 centimètres plus bas, c'est, au choix, un marchepied, un prie-Dieu en velours pour genoux délicats ou un trône d'où le propriétaire-armateur pourra contempler son unité ou surveiller le barreur.



Au portant

« Claude, à la barre ! » Bon, il faut y aller, je finirai ma visite plus tard. Je remonte dans une mini-tourmente de neige. Cirés capelés, emmitouflés de laine, bottés, gantés, mes explorateurs du Grand Nord se préparent à envoyer le spi. Eric est déjà à l'avant tandis que

Pierre-Jean et Christian Kirié, qui a déserté son bureau pour nous accompagner, s'affairent dans le cockpit. Chercher le meilleur cap... Le trouver... Le garder... Je sens la bête prendre son élan. Un coup d'œil au speedo : 6,8, 7, 7,5, 8 nœuds. La barre est douce et je m'amuse à la tenir du bout des doigts tandis que ces messieurs figolent les réglages. La neige me cingle le visage et un parfum d'aventure m'envahit en même temps que l'air glacé. Le Feeling travaille en douceur et

1

2

3 4

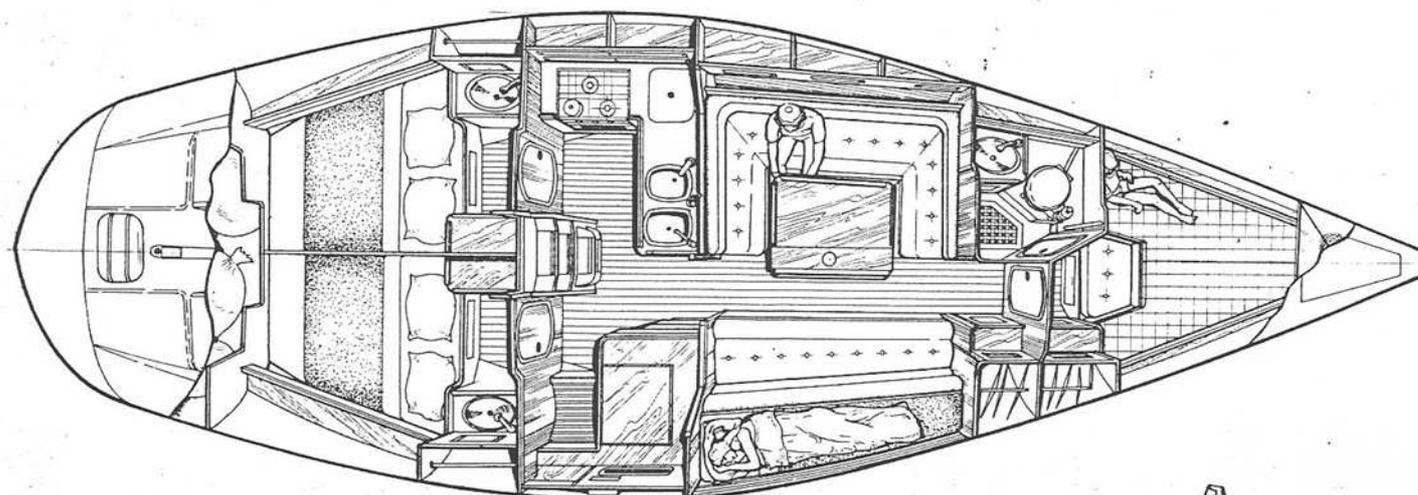
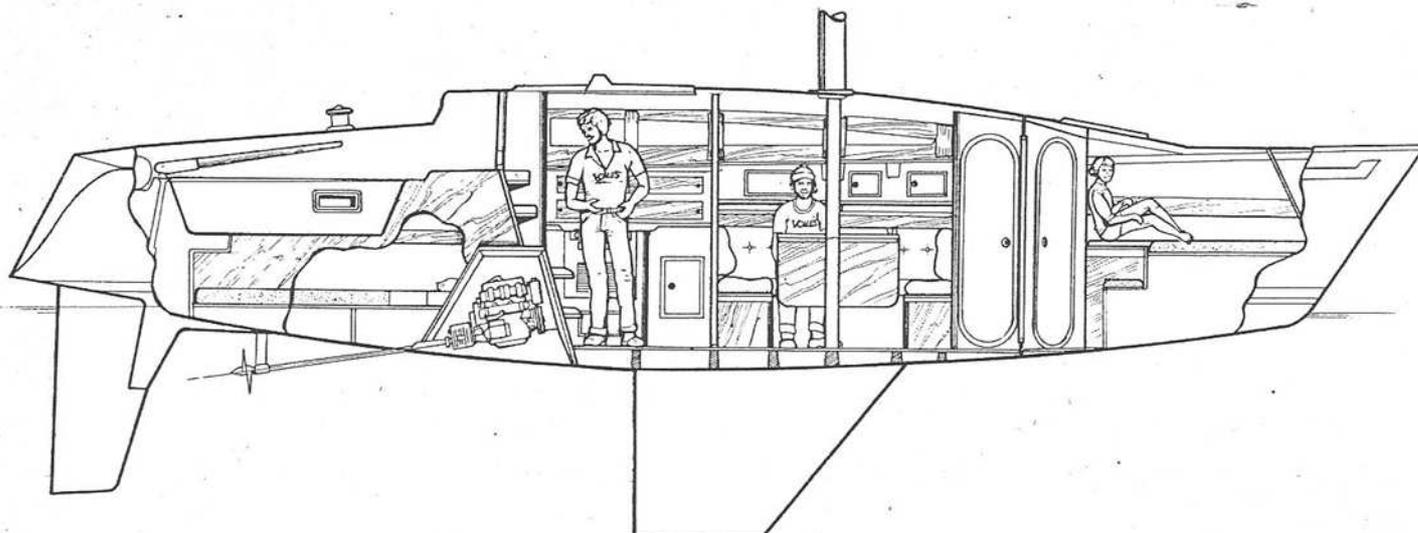
1. Au près, génois et grand-voile réglés au millimètre, le Feeling dévoile ses charmes : silhouette galbée, passavants confortables, tableau élégant et fanfreluches de choc : quelques options pour aller plus vite.

2. De l'écume, ma non troppo, de la gîte juste ce qu'il faut, c'est le Feeling fortissimo.

3. Grand cockpit, banc de caillebotis, trois coffres à voiles, hublots ouvrant sur les cabines arrière, barre bien en main... C'est la recette des manœuvres faciles.

4. Le pont est joliment dessiné, presque classique, mais les hiloires de cockpit sont un rien trop galbées.

épouse les mouvements de la vague. Je ne m'étonne plus de l'avoir vu, hier, si parallèle à l'eau : on le sent monter et redescendre naturellement, sans coups de raquette ni mouvements de mauvaise humeur. « Dis, papa, c'est loin le Spitzberg ? » De fantasma en fantasma, les aiguilles ont tourné. Tenter l'île d'Yeu dans ces conditions (mais oui ! nous y avons pensé !) serait pur masochisme et, par bonheur, nous semblons tous aussi bien équilibrés que le bateau. Mais avant de faire demi-tour,



FICHE TECHNIQUE

Architecte : Ron Holland
Chantier : Kirié, B.P. 126, 85104 Les Sables-d'Olonne Cedex. Tél. (51) 32.68.83.

Dimensions

Longueur de coque : 10,95 m
 Longueur de flottaison : 9,65 m
 Bau maximum : 3,70 m
 Tirant d'eau :

- dériveur : 1,25-2,10 m
- quillard : 1,80 m

Déplacement : 5 600 kg
 Lest : 2 400 kg

Voilure

Grand-voile : 25 m²
 Génois médium : 51 m²
 Foc n° 1 : 21 m²

Tourmentin : 8,50 m²
 Spinnaker : 112 m²

Emménagements

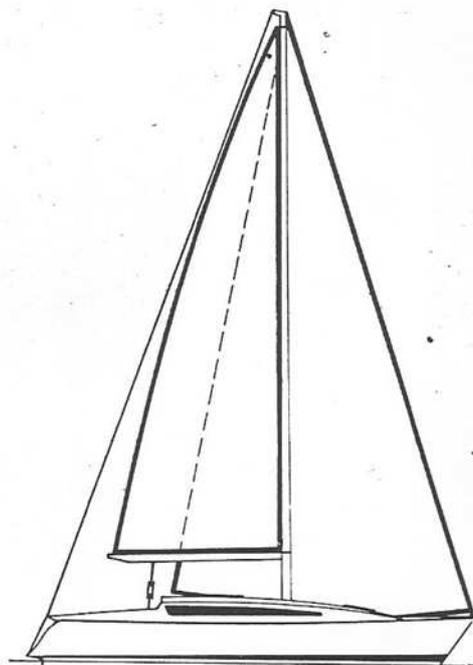
Nombre de couchettes : 10
 Hauteur sous barrots : 1,95 m
 Construction : stratifié polyester

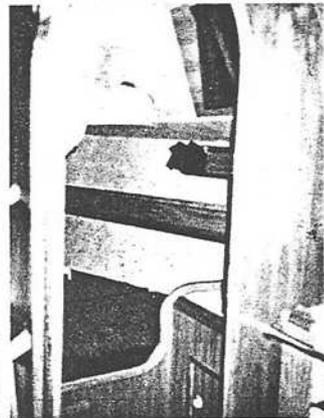
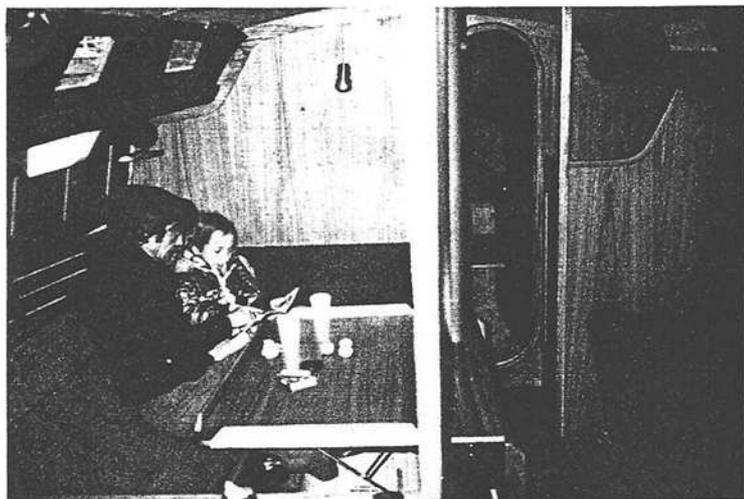
Prix

Quillard avec moteur MD11 : 410 800 F
 Quillard avec moteur MD17 : 423 845 F
 Supplément pour dériveur : 17 790 F

Options

Accastillage de spi : 3 439 F
 Tangon : 2 194 F
 Deux winches de spi : 3 502 F
 Barre à roue : 13 046 F
 Guindeau mécanique : 3 400 F





1. Classique, ce carré. Dix personnes s'y attablent sans problème, et qui pourrait deviner la taille du bateau ?
2. Des rangements tout autour de la table à cartes. A l'aise, le navigateur, bien calé sur son siège incurvé en caillebotis.
3. De la cabine bâbord, on entre directement dans la cuisine très complète avec sa double rangée d'équipets et son immense glacière.
4. Un poste avant confortable avec son siège-marchepied, ses beaux équipets et sa double porte sur les toilettes et sur le carré... C'est une vraie cabine de propriétaire.
5. Dans la cabine arrière, on peut se lever et se laver. De la place, de la lumière, de l'air... Et des couchettes de 1,40 mètre !

1	2	3
4	5	

Eric, qui a accastillé ce Feeling de quelques accessoires supplémentaires pour faciliter la manœuvre, tient à nous faire la démonstration d'un empannage sous spi avec un seul tangon.

Dans un bon force 3, il bondit à l'avant. Les passavants sont larges et la circulation aisée. Pierre-Jean a repris la barre (la confiance règne !) et j'en profite pour admirer le spectacle. Jouer du spi comme d'une muleta, du tangon comme de banderilles, jongler avec le double jeu de bouts rouges et jaunes sans mélanger ancien et nouveau bras, ancienne et nouvelle écoute... Olé ! Le matador salue. « Brasse ! Brasse ! » Le bateau n'a pas bronché, à peine a-t-il ralenti et, docile, il a repris sa course. Eric revient rapidement se mettre à l'abri. Si rapidement, d'ailleurs, que, suivant en cela l'exemple de mon chien, il dérape sur l'hiloire décidément très inclinée et plonge dans le cockpit ! Faut-il acclamer le brillant empanneur de spi ou sourire du pantin blanc qui se

relève un rien penaud ? Un ange passe..., l'aurole un peu givrée, comme il se doit.

Au près

« Claude ! A la barre ! » Il faut se décider à amener le spi et renvoyer l'inter. C'est chose aisée grâce aux quatre winches à deux vitesses : un pour chaque drisse et deux pour les écoutes. Dans un force 4 maintenant bien établi, le Feeling, un peu surtoilé — vous croyez vraiment que c'est un temps pour prendre un ris ? — s'incline et repart en un galop vif et nerveux. Christian et Eric titillent le chariot d'écoute et peaufinent les réglages. Bien équilibré mais très sensible, le voilier obéit au doigt et à l'œil et la barre, d'abord un peu dure (peut-être en raison de l'inclinaison de l'axe du safran), redevient très maniable. Un régatier chargerait probablement davantage la grand-voile mais en croisière, légèrement aplatie, elle soulage la barre. D'ailleurs, l'aiguille du speedo touche régulièrement les 7 nœuds, et nous naviguons vraiment très près du vent. Tels les frères Dalton, nous sommes assis sur le plat-bord... le plus gros en avant pour protéger les autres ! Pas de sacrifice inutile, n'est-ce pas ? La position est au demeurant parfaitement confortable et, à la gîte, l'inclinaison des hiloires devient appréciable : nous sommes installés comme dans un fauteuil et, le stick bien en main, je hume déjà le fumet du thé brûlant que nous nous offrirons à l'arrivée.

« Maman ! Viens ! » Tiens, je l'avais oubliée, celle-là ! Dans le fond, je frimais, mais je ne suis pas fâchée d'aller m'abriter un peu, le temps de récupérer un crayon qui a joué les

insusées Ariane dans un coup de gîte un peu fort. En revenant du poste avant, je baisse pudiquement les yeux : si l'on me fait des signes pour retourner dans le cockpit, je ne verrai rien. Pas vue pas prise, je me glisse dans l'un des deux cabines arrière. Il faut bien avouer que je suis assez allergique à cette formule de cabines encastrées sous le cockpit. Pour un fois, j'ai une bonne surprise : on y voit clair, on y respire, on peut s'y tenir debout, on peut même s'y laver. Trois hublots, dont un ouvrant, un aérateur, deux appliques lumineuses, un lavabo, un grand tiroir sous la couchette double de belle taille, une étagère, un penderie, un équipet, la même harmonie beige et bleue que dans le reste du bateau. Je ne glisse sur la couchette. Adviene que pourra.

Il advient un événement imprévu : un équipier dévale la descente à toute allure et en avale les dernières marches. Serait-il devenu fou ? Là-haut, on s'agite. Je vois les pontons défilés et je comprends : un petit problème de câble d'accélérateur juste avant l'arrivée. Vit réglé. A croire que c'était prémédité pour que l'on puisse apprécier « en situation » l'accessibilité parfaite à la mécanique. Amarres, défenses, tout se calme. « Et ce thé ? » Voilà voilà, on arrive ! Je m'extrait de ma couchette et débouche directement dans la cuisine. Soit évier double bac, son four, ses placards, son poubelle, son immense glacière réfrigérante son bar, ses tiroirs aérés font oublier la banalité de son Formica blanc très « 1950 ». Le bouilloire fume, une bouteille de rhum tombe sous ma main au bon moment, c'est la détente ! Désolée, messieurs, mais pour l'instant, ce sera dans quelques mois. Encore une rasade ? Il fait bien chaud, tout est coup. Dans le soir qui tombe, les pontons des serts retentissent de clameurs étranges. Feeling, quand tu nous tiens !

POINTS FORTS

- Bien équilibré, quel que soit l'angle de gîte.
- Grand volume habitable, éclairé et aéré.
- Confort hors pair à tous les niveaux.
- Trois grands coffres à l'arrière, nombreux rangements à l'intérieur.

POINTS FAIBLES

- Bon réglage obligatoire : si vous l'oubliez, la barre franche se charge de vous le rappeler.
- Hiloires confortables à la gîte mais trop inclinées : passage difficile du pont au cockpit.