

100 milles à bord



Kirié Feeling 30

Bon croiseur...

Après un 32 pieds très réussi - nous l'avons même élu Voilier de l'année - Kirié sort le Feeling 30. Ce petit frère adopte la même esthétique et affiche a priori le même programme que son aîné. Mais avec un mètre de moins. L'embarquez avec nous pour une croisière de découverte.

Texte : Loïc Madeline. Photos : Jean-Marie Liot.



Lorsqu'il apparaît, niché derrière un énorme Privilège 65 au fond du port des Sables, impossible de se tromper. Nous avons bien affaire au petit frère du Feeling 32. La silhouette générale, la forme du rouf et plus encore celle des hublots nous rappellent le lien de parenté qui unit les deux bateaux. Ce nouveau voilier de 9 m est aujourd'hui le plus petit de la gamme Feeling. Il entend bien s'appuyer sur les qualités qui ont valu un si bon accueil à son grand frère pour

se faire une place sur le marché des 30 pieds. Lui aussi existe en deux versions : dériveur intégral ou quillard. C'est cette seconde version que nous découvrons aujourd'hui.

Une impression de stabilité

Volume intérieur oblige, le franc-bord est relativement élevé. Une main sur les haubans, nous grimpons à bord. Le bateau salue à peine cette arrivée par quelques degrés de gîte : un

bon point pour la stabilité de forme d'une carène conçue au départ pour naviguer en version dériveur lesté et donc avec un lest placé beaucoup plus haut que sur un quillard. Nous remarquons à peine la forme du cockpit en lyre, (l'arrière est plus large que l'avant), car nous sommes pressés de poser nos sacs à l'intérieur. Au premier coup d'œil, la disposition paraît des plus classiques : toilettes et table à cartes à tribord et cuisine en L en vis-à-vis. Par rapport à la disposition du 32, l'évier central a disparu, mais le carré

semble toujours aussi grand. À l'avant, un lit breton est séparé du carré par des panneaux coulissants. La hauteur sous barrot nous rappelle que nous ne sommes que dans un 9 m. Elle est de 1,82 m au milieu du carré, de 1,77 m dans la cabine arrière et de 1,70 dans les toilettes. Les grands ne seront à leur aise qu'une fois assis ou encore à la verticale du capot : 1,90 m. Nos sacs disparaissent rapidement dans les grands coffres aménagés sous les bancs du carré : ne reste plus que l'avitaillement avant l'appareillage.

bon marcheur

Avec son spi asymétrique amuré sur bout-dehors, le Feeling 30 peut naviguer au large serré.

À l'heure d'embarquer de quoi se sustenter pendant trois jours, nous apprécions l'étagère dans le frigo : bien vu. Les équipets au-dessus de la cuisine sont assez profonds pour accueillir notreavitaillement et bien pourvus de largues. A noter toutefois que nous n'avions pas de vaisselle.

Où stocker les bouteilles ?

Avec un service de table en mélamine, nous aurions en plus de mal à caser nos courses. À la

réflexion, il manque des équipets au-dessus des banquettes du carré. Le volume ainsi dégagé est agréable à l'œil, mais difficile à remplir. Et rien n'est vraiment prévu pour stocker les indispensables bouteilles d'eau minérale. Dès qu'elles sont calées (en partie sous l'évier), nous pouvons larguer les amarres. Nous quittons Port-Olonne avec une météo sympathique : de l'ouest-sud-ouest d'une petite vingtaine de nœuds doit nous accompagner par le travers jusqu'à l'île de Ré. Nos cirés enfilés, nous avons largement le



Un parcours classique avec une descente au portant vers l'île de Ré, suivie d'une remontée contre les vents dominants.

100 milles à bord du Feeling 30

temps, dans le chenal des Sables de préparer, puis d'envoyer la grand-voile. Un zip à faire glisser le long du lazy-bag, une drisse à frapper et le tour est joué. La grand-voile est hissée depuis le cockpit sans difficulté. Par précaution, nous décidons de laisser un ris en place : il sera toujours temps de le larguer si les conditions le permettent. La longue houle qui nous accueille à la sortie du chenal ne nous surprend en aucun cas. Nous comptons d'ailleurs sur elle pour allonger la foulée. Le foc est déroulé en un tournemain et le moteur aussitôt étouffé. Pour ce premier bord d'une grosse vingtaine de milles, nous n'avons pas choisi le plus dur : vent de travers et vagues de trois quarts arrière. Le speedo affiche très vite une vitesse supérieure à 6 nœuds, le bateau gîte peu et même le soleil accepte

Les mots pour le dire...

Lazy-bag : poche en tissu fixée sur la bôme qui permet de contenir la grand-voile quand on l'affale. Elle se ferme par une fermeture à glissière.

Jaumière : tube traversant la coque et dans lequel passe l'axe du safran (la meche).

Hiloire : surélévation au niveau du pont pour limiter les entrées d'eau dans les parties ouvertes. Le cockpit est protégé de chaque côté par des hiloires qui servent aussi de dossiers.

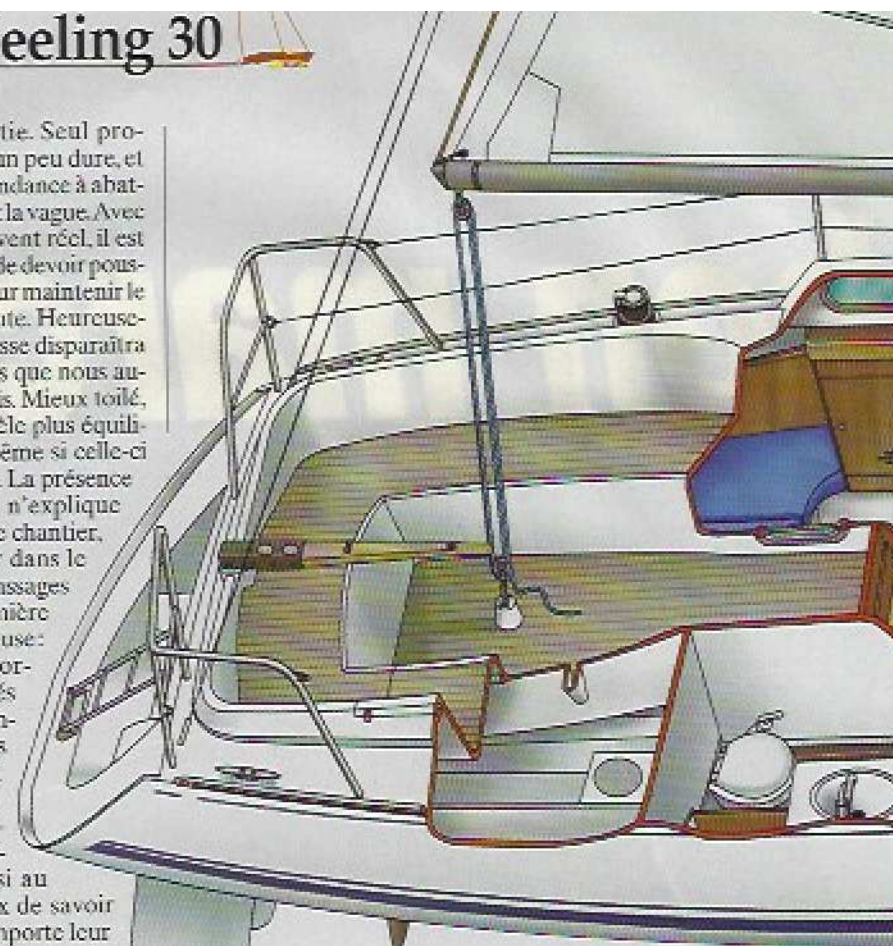


Grâce à un géniois à faible recouvrement, le plan de voilure est très équilibré.

d'être de la partie. Seul problème : la barre, un peu dure, et le bateau qui a tendance à abattre en descendant la vague. Avec les 20 nœuds de vent réel, il est très désagréable de devoir pousser le manche pour maintenir le bateau sur sa route. Heureusement cette mollesse disparaîtra en partie une fois que nous aurons relâché le ris. Mieux toilé, le Feeling se révèle plus équilibré à la barre même si celle-ci reste trop ferme. La présence de deux safrans n'explique pas tout. Selon le chantier, c'est une erreur dans le percement des passages des tubes de jaumière qui en serait la cause : les safrans, anormalement inclinés vers l'arrière, rendent la barre très dure. Ainsi vont les essais : ils ne servent pas uniquement aux lecteurs mais aussi au chantier curieux de savoir comment se comporte leur nouveau bébé. Dès que le vent fait mine de revenir vers l'ouest nous en profitons pour envoyer le spi. Comme il se doit maintenant sur un croiseur familial, il s'agit d'un asymétrique. Il vient s'amurer sur un petit tangon passé à l'avant du bateau comme un bout dehors.

Glissades à 8 nœuds

Le sac est croché tant bien que mal sur le balcon avant et une fois le point d'amure en place, nous hissons la grande toile bleue. La drisse revient au cockpit mais vous serez avisés de profiter de la présence d'un équipier au pied du mât pour vous aider à hisser. Une fois que le vent aura gonflé les 60 m² du spi, il deviendra difficile de l'envoyer en tête. Avec cette toile supplémentaire, notre voilier s'ébroue et nous offre – en descendant les vagues – quelques glissades à plus de huit nœuds. Une petite heure tout à fait sympathique qui nous permet de creuser un écart significatif avec d'autres croiseurs sortis des Sables en même temps que nous. Il est temps d'affaler : une opération simple mais qui nécessite la présence d'un équipier à l'étrave. Il faut larguer à l'aide du mouseton rapide le point d'amure avant de laisser filer la drisse.



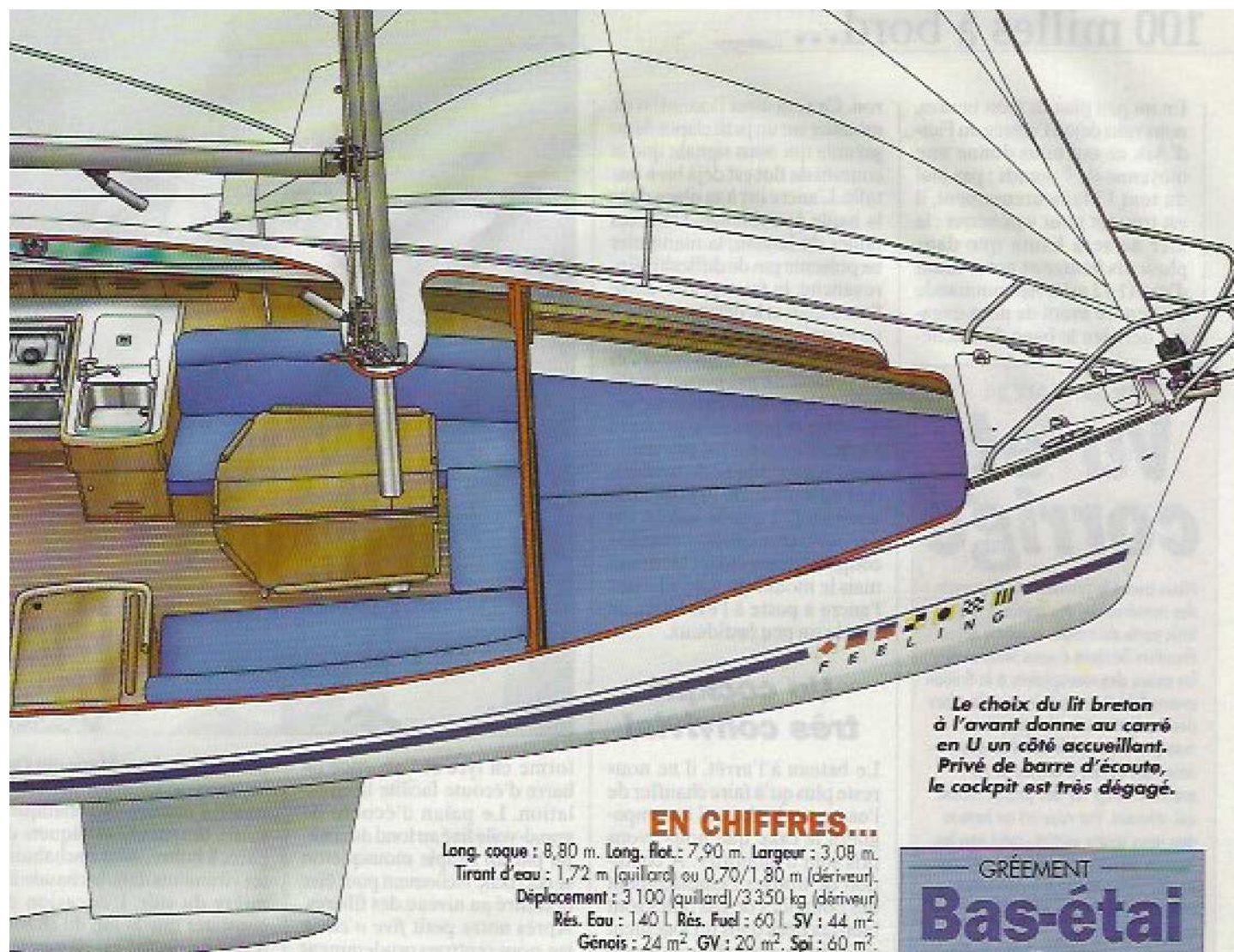
ET LES AUTRES ?

Le Feeling 30 face à ses concurrents

	Feeling 30	Dufour 30	San Odyssey 29.2
Longueur de coque (en m)	8,80	9,04	8,50
Longueur flottaison (en m)	7,90	7,70	8,00
Largeur (en m)	3,08	2,98	2,98
Tirant d'eau (en m)	1,72	1,42	1,40
Lest (en kg)	1 000	1 064	1 010
Déplacement (en kg)	3 100	3 540	2 850
SV (en m ²)	44	41	40
Architecte	G. Vaton et Patrick Roséo	J. & J. Design	B.E. Jeanneau et J. Fauroux
Matériaux de construction	Strat. verre	Strat. verre	Strat. verre
Constructeur	Kirié	Dufour	Jeanneau
Prix	406 640 F	377 293 F	351 900 F



Sous le réchaud deux feux, la gazinière est équipée d'un gril. Notez la petite aération circulaire dans le hublot.



Le choix du lit breton à l'avant donne au carré en U un côté accueillant. Privé de barre d'écoute, le cockpit est très dégagé.

EN CHIFFRES...

Long. coque : 8,80 m. Long. flot : 7,90 m. Largeur : 3,08 m.
Tirant d'eau : 1,72 m (quillard) ou 0,70/1,80 m (dériveur).
Déplacement : 3 100 (quillard)/3 350 kg (dériveur)
Rés. Eau : 140 l. Rés. Fuel : 60 l. SV : 44 m².
Génois : 24 m². GV : 20 m². Spi : 60 m².

GRÉEMENT

Bas-étai volant

Notre bateau était équipé (en option) d'un bas-étai volant qui permet d'endroïter un foc de route quand la brise est établie et que la route est longue. On sait que la forme des génois à moitié enroulés n'est guère satisfaisante et que leur surface est souvent placée trop haut. Le bas-étai volant est une solution qui peut séduire ceux qui naviguent beaucoup. Composé d'un câble fixé sur le mât juste en dessous du capelage des haubans, il se termine à sa base par un solide palan à six brins qui se fixe sur la ferrure d'étrave, derrière la latte d'étai. Hors utilisation, il se fixe sur un pontet prévu à cet effet en avant du mât. Le bas-étai peut aussi servir à amurer un tourmentin. Seul inconvénient : son encombrement important pour une utilisation trop rare.



Le carré, traité en orme, est très clair, grâce notamment au hublot zénithal au-dessus de la table.

La cabine arrière qui offre une belle surface de couchage souffre d'un manque d'éclairage naturel.

Le lit breton à l'avant est beaucoup plus lumineux et bénéficie d'une bonne hauteur sur matelas.



100 milles à bord...

En un peu plus de trois heures, nous voici déjà à l'entrée du Fier-d'Ars, ce qui nous donne une moyenne de 7 nœuds : pas mal du tout ! Malheureusement, il est trop tôt pour y pénétrer : la mer ne sera haute que dans plusieurs heures et notre tirant d'eau (1,72 m) nous commande d'attendre avant de nous engager derrière le banc du Bûche-

ron. Ce sera ainsi l'occasion de mouiller sur un petit clapot désagréable qui nous signale que le courant de flot est déjà bien installé. L'ancre est à sa place dans la baille à mouillage. Dans ces tailles de bateau, la manipuler ne présente pas de difficulté. En revanche, la faire passer entre l'enrouleur et le balcon avant est un exercice fastidieux. Le clapot déjà évoqué n'arrange rien, mais on préfère ne pas penser au résultat de ce même exercice dans des vagues plus conséquentes ! Cette difficulté n'est pas seulement liée au volume du tambour de l'enrouleur de gènois, mais aussi au fait que le balcon est fixé par quatre solides pattes. Du coup, il est assurément bien tenu mais le mouillage, sauf à laisser l'ancre à poste à l'extérieur, se révèle un peu fastidieux.

Un cockpit très convivial

Le bateau à l'arrêt, il ne nous reste plus qu'à faire chauffer de l'eau pour le thé qui accompagnera le cake que nous avons pris soin d'emporter. À condition de trouver l'emplacement des bouteilles de gaz : elles sont bien cachées dans un logement spécifique situé dans le grand coffre du cockpit. Même si le bateau tire sur son ancre, le cockpit est très confortable. Sa



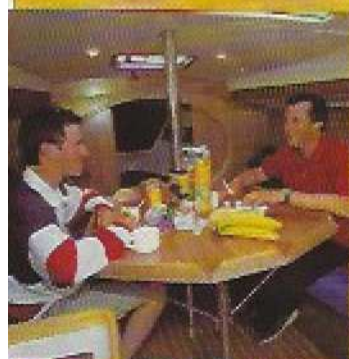
forme en lyre et l'absence de barre d'écoute facilite la circulation. Le palan d'écoute de grand-voile fixé au fond du cockpit par un simple mousqueton se décroche facilement pour être décentré au niveau des filières. Après notre petit *five o'clock tea*, nous rentrons prudemment dans le Fier. En attendant que la marée nous permette de rejoindre le vieux port, séance

photos pour Jean-Marie qui s'essaye aux prises de vue depuis un canot à moteur : acrobatique ! Entre dragueuse et piquets de parcs à huître, nous enchaînons les virements dans la chaude lumière du soir. L'occasion de constater que le rail du chariot d'écoute de foc est démesurément long. Le bon réglage au près se situe entre le premier et le troisième trou et le long rail

MODIFICATION Vu et corrigé

Nous avons le privilège de découvrir des numéros un, des bateaux tout frais sortis du moule. Et même si les chantiers hésitent à nous mettre entre les mains des exemplaires à la finition incomplète, il est certain que c'est lors des navigations sur les premiers numéros d'une série que l'on peut noter des détails à améliorer ou mettre le doigt sur des petites choses qui coïncident. Par rapport au bateau que nous avons essayé, celui que les lecteurs pourront découvrir au Grand Pavois de La Rochelle ou au Salon Nautique de Paris connaîtra quelques modifications.

La barre sera plus sensible - pèlles de safran plus verticales. La quille sera avancée de 5 cm pour rendre le bateau plus vivant à la barre. L'agencement du cabinet de toilette a été modifié pour gagner de la hauteur dans le placard à cirés. Ainsi les toilettes sont maintenant placées perpendiculairement à la marche. Les fargues, très hautes de la table du carré, retrouveront une hauteur plus classique pour ne pas couper la circulation sanguine sur les avant-bras. Le long rail d'écoute de gènois sera réduit en longueur et légèrement avancé. Enfin, la capacité en eau douce passera de 90 à 140 litres.



Les fargues de la table seront rabaisées pour une position plus confortable.

LECTEUR-ÉQUIPIER

Basile à la manœuvre

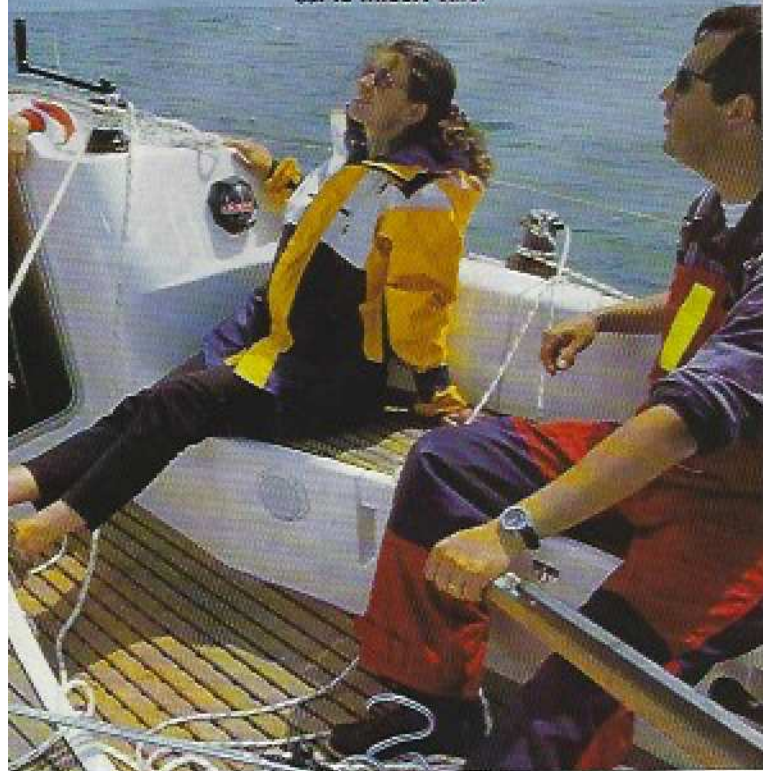
C'est cool le lycée au mois de juin ! Pour peu que l'on soit élève de seconde, on se retrouve rapidement en vacances forcées grâce à ce méchant bac qui nous ennuiera tant l'année prochaine. C'est ainsi que Basile n'a eu aucune difficulté à se transformer en lecteur essayeur au pied levé. Même s'il a souvent eu l'occasion de naviguer sur habitable au départ du Crovesty, il s'agissait ici de sa première croisière. Son truc à lui, c'est davantage le petit cata de sport « trop génial ». Auparavant, notre jeune ami avait bien cru être dégoûté de la voile à tout jamais. Poussé trop tôt et sans formation dans un Optimist, il avait terminé son premier bord paniqué au milieu des rochers. Heureusement une après-midi de navigation sur New Cat F1 a suffi à lui redonner le goût de la mer. Depuis, Basile n'imagina plus ses vacances sans tirer de longs bords de large sur un engin à deux coques. À bord du Feeling 30, il s'est emparé du lit breton à l'avant qui a vite pris des allures de chambre d'ado. Sur le pont, il s'est révélé un équipier vaillant, notamment quand il s'est agi d'enchaîner

virements sur virements dans le chenal d'accès à Arsen-Ré. Son avis sur le croiseur ? « Super, je peux en même temps naviguer et dessiner ! »



À l'escale, Basile ne quittait jamais son carnet à dessin. Premier croquis : le Feeling.

Quand le bateau est gité,
l'équipier placé le plus
en avant dans le cockpit
est le mieux calé.



qui court jusqu'au cockpit n'aurait de justification qu'esthétique pour ne pas dire commerciale ! Un petit problème de circulation des écouteurs dans les virements : celles-ci s'accrochent dans le palan d'un bas-étai volant que l'on ne sait trop où ranger.

Demi-tour un peu délicat

Il est temps maintenant de gagner le vieux port d'Ars. Longer la rangée d'arbres dans le petit canal d'accès est toujours un plaisir même si notre quille nous oblige à garder un œil sur le sondeur. Une fois passé le seuil d'entrée, nous repérons une petite place sur le ponton. Après une première tentative pour la rejoindre en marche arrière, nous décidons prudemment de ressortir du port pour faire demi-tour afin de l'aborder dans de bonnes conditions. C'est que notre Feeling demande un peu d'habitude pour être manié au moteur avec dextérité. Le pas de l'hélice, en marche arrière, est difficile à contrer. Et en marche avant, le rayon de giration est important. Le flux d'eau projeté par l'hélice passe entre les deux safrans au lieu d'agir directement sur la pelle. Du coup, il ne faut pas hésiter à faire son demi-tour en plusieurs fois. D'autant que la barre vient en butée un peu trop tôt, un peu de débattement supplémentaire ne sera pas du luxe. Ouf, nous

sommes à quai ! Le temps de saluer le bureau du port et le dîner peut commencer ! Autour de la grande table du carré nous sommes à nos aises. Les fargues très hautes nous surprennent un peu : elles seront rabaisées sur les prochains exemplaires. La table étant encadrée par une banquette en U, nous ne manquons pas de place pour nous asseoir. A coup sûr, les voisins d'escale seront les bienvenus à l'heure de l'apéro ! Petit reproche : la table nous semble un peu haute. Mais peut-être cette impression est-elle due à la présence de ces fargues tellement imposantes. A l'heure de se coucher, chacun trouve sa place sans difficulté. Les banquettes du carré sont assez vastes (1,90 m x 0,52 m) pour accueillir des grands gabarits à condition de retirer leurs dossiers. Le triangle avant offre une largeur en tête de 1,75 m pour une longueur de 2,10 m. Mais le plus appréciable est peut-être la hauteur disponible au-dessus de la couchette : 1,08 m. La cabine arrière propose un couchage plus classique, largeur aux pieds : 1,10 m pour 1,51 m aux épaules, la longueur étant comprise entre 1,80 m et 1,90 m. Après une nuit paisible et une petite douche (à terre), il faut faire vite pour sortir du Fier. Le vent accélère le courant créé par la marée descendante. Nous embouquons le chenal vent arrière mais un demi-tour au niveau de l'entrée du nouveau

VROUM, VROUM

La bonne puissance

Le Feeling dont nous disposions était équipé d'un moteur Diesel Volvo de 18 chevaux, aux performances plutôt flatteuses, assurant un bon fonctionnement sans trop tirer sur la mécanique. Avec un réservoir de 60 litres de fuel, on peut estimer l'autonomie à 180 milles. Le niveau sonore en revanche reste élevé. Et dans un bateau relativement petit, il est difficile de s'éloigner de la source sonore. Voici les chiffres relevés à l'aide de notre sonomètre en le dirigeant systématiquement vers la source.



L'accès au moteur est bien dégagé.

Les niveaux sonores en décibels

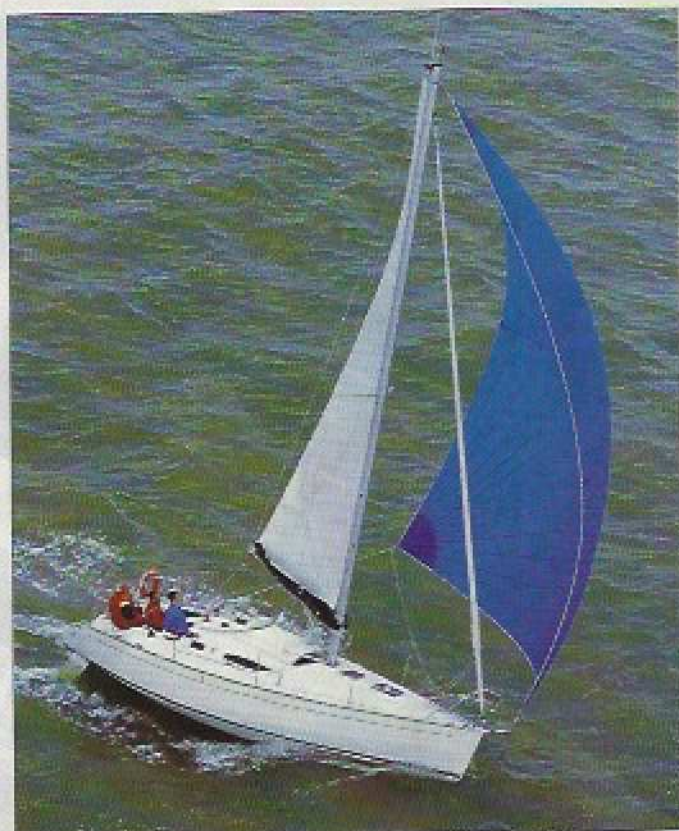
	Vitesse	Cockpit	Cabine arrière	Carré	Cabine avant
2500 tr/min	5,9 nœuds	65	82	70	60
3400 tr/min	6,5 nœuds	80	90	80	70

En croisière

5,9 nœuds
(2 500 tr/min)

À fond

6,9 nœuds
(3 400 tr/min)



Bon choix : le spi asymétrique pour un croiseur familial.



APPENDICES

Deux safrans pour quoi faire ?

Si le Feeling 30 est équipé de deux safrans, c'est avant tout parce qu'il s'agit d'un bateau conçu pour pouvoir échouer. Les safrans permettent trois points d'appui quand le bateau se pose, donnant ainsi une stabilité maximale sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à des béquilles. Dans cette taille – et surtout dans ce poids (3 350 kg léger !) – celles-ci sont difficiles à manipuler et, si elles ne reposent pas convenablement sur le sol, ceci peut avoir des conséquences graves pour le bateau. De surcroît, un second safran permet d'en avoir toujours un qui travaille bien à la gîte et procure une plus grande stabilité de route. Du côté des inconvénients : la maniabilité au moteur et surtout à faible vitesse est beaucoup moins bonne qu'avec un safran placé juste derrière l'hélice.

port manque de nous immobiliser. Ce n'est que de la vase, mais il faut faire gîter le bateau et pousser le moteur pour s'en extraire. Du coup, nous ferons une courte halte à Saint-Martin pour changer d'équipier. Prochaine escale : La Rochelle. L'occasion de passer sous le pont de l'île de Ré pour saluer le photographe. Pas de temps à perdre à La Rochelle car nous voulons être rentré aux Sables ce soir. Au programme, du près et encore du près. Nos espoirs de réaliser le tout en un seul bord sont de courte durée. Le vent, ouest au départ, bascule vers le nord-ouest au fur et à mesure que nous montons et nous oblige à tirer des bords dans la longue houle Atlantique. Le bateau passe bien dans les vagues et ne mouille pratiquement pas.

La carène du Feeling 306

En fait, ce n'est qu'une demi-surprise : la carène du Feeling 30 n'est autre que celle du 306 dont les qualités sont connues. La vitesse est régulière, nous avons l'impression d'être sur une unité sensiblement plus grande tant le passage dans les vagues est doux. En revanche, la forme en lyre du cockpit, si agréable au port, est moins bien adaptée aux



longs bords de près. L'écartement des bancs du cockpit, plus important à l'arrière qu'à l'avant, demande au barreur de très longues jambes pour se caler sous le vent. Il faut préciser que notre Feeling était équipé d'un caillebotis (optionnel) au fond du cockpit. En son absence, un gros cale-pied en teck (8 cm de haut) divise le cockpit dans le sens de la longueur. La position assise sur l'hiloire, stick en main, est également inconfortable : les filières bien trop proches vous scient littéralement le dos ! Après plusieurs heures de près, bâbord amure, nous virons pour nous écarter de la pointe de l'Aiguillon. C'est aussi l'heure du réveil pour notre lecteur assoupi dans la cabine arrière. Et surprise ! En se levant, il se





Le réglage de gènes est bien placé pour border correctement sa voile.

retrouve les pieds dans l'eau ! « Dites, il y a de l'eau au fond du bateau, c'est normal ? » Que non ! Avec Marc Chopin, du bureau d'étude Kirié, nous descendons rapidement dans la cabine pour évaluer les dégâts.

Vive la pompe à main !

Une cinquantaine de litres d'eau se balade entre le compartiment moteur, le cabinet de toilette et la cabine arrière. Premier objectif : vider l'eau. Pas de chance, la pompe de cale électrique est défaillante. Trop de poussières de construction obstruent le filtre et les liaisons entre crépine et tuyau d'aspiration nous semblent mal ajustées. Heureusement, la pompe à main actionnée depuis le cockpit est plus vaillante. Il nous reste à trouver l'entrée d'eau. Malgré un tour en règle des passe-coque, impossible de localiser la fuite. Tant pis, nous continuons notre route sur Les Sables en gardant un œil sur les fonds : l'eau ne semble plus rentrer. Une fois à l'arrêt, nous découvrirons que l'eau était entrée par l'évacuation de la pompe ! Il aura suffi d'un long bord de près et d'un tuyau endommagé tout près de son collier de fixation : peut-être un mauvais coup de tournevis ! Si c'est le circuit de la pompe qui est défaillant, celle-ci ne pouvait malheureusement pas remplir son office ! Un incident désagréable mais sans conséquences. Aucune mauvaise surprise pour la dernière journée de navigation. La houle est toujours présente mais le vent a légèrement faibli. L'occasion de multiplier les manœuvres : virements de

ARS-EN-RÉ L'escale de La Concorde

Loin de l'agitation du continent mais aussi loin de la mer, Ars-en-Ré offre à ses visiteurs une ambiance toute particulière propice à la rêverie. Pour accéder au port, il faut d'abord contourner le banc du

Charbonnier, puis traverser le Fier. Ce grand réservoir d'eau qui alimentait les marais salants est aujourd'hui le domaine des ostréiculteurs et des oiseaux. Plan d'eau protégé des colères de la météo, le

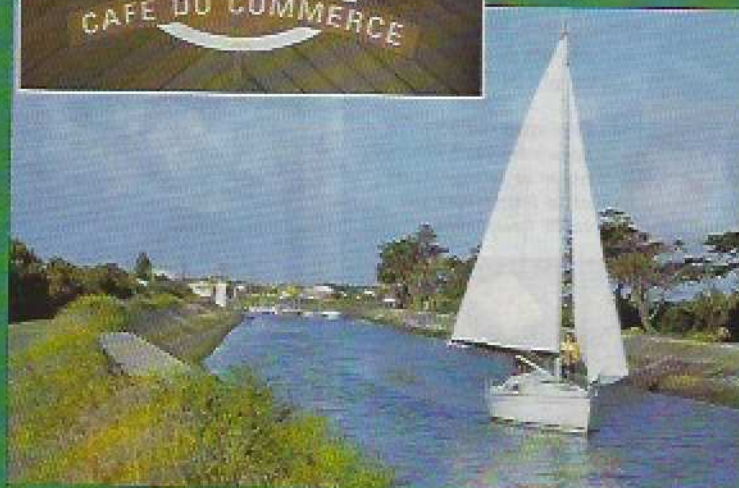
Fier est aussi un terrain de jeux idéal pour les petits dériveurs. Tous les ans, la Blue Wind Cup, une compétition où l'élégance est aussi importante que les performances, se court sur des Tofinou, réplique

d'un voilier ouvert des années 30. Mais les quillards peuvent aussi traverser le Fier pour accéder aux ports d'Ars (aux ports, car il sont deux, l'ancien et le nouveau) et ses 500 places dont 350 pour le nouveau. Les plaisanciers en provenance de Saint-Martin se glissent le plus souvent dans le nouveau, à l'écart du village. Ils sont sûrs d'y trouver une paix royale. Mais le vieux port a notre préférence.

D'abord parce qu'il est à une encablure du fameux clocher de l'église, peint en noir et blanc, amer bancal qui domine les marais. Son inclinaison serait due à la foudre. Ensuite, à peine débarqué, l'équipage peut investir le Café du Commerce, haut-lieu de rencontre des marins de passage. Vous pourrez aussi profiter de votre escale pour saluer Jacques Audouin, du chantier Carène. Dans les mains de ce meilleur ouvrier de France, la plus petite des annexes se transforme en œuvre d'art. Si le terme de belle ouvrage a un sens, c'est à ses bateaux qu'il convient de l'appliquer. Ars, c'est aussi un marché riant juste à côté du port pour faire le plein de produits frais. Enfin, rien n'est plus agréable qu'un départ au petit matin, sur l'eau à peine ridée du canal. La sérénité risque alors de vous envahir : vous vous souviendrez qu'Ars fut débaptisé lors de la Révolution française pour s'appeler La Concorde. Un nom qui lui sied bien.



Que ce soit pour l'ambiance du Café du Commerce ou pour le plaisir de glisser en silence sur l'eau à peine ridée du chenal d'accès, il faut passer par Ars.



Le dériveur du Fier

C'est ici qu'est né le Cazavant : un dériveur - évidemment - construit en pin du Nord dans les années 50. Son nom, il le tient de son créateur, Gaston Cazavant, un charpentier de marine installé à Ars. Le dériveur qui peut accueillir de 2 à 5 personnes rencontre un certain succès auprès des estivants avant d'être adopté par l'école de voile du Cercle nautique d'Ars-en-Ré. Les derniers Cazavant en bois sont sortis des Ateliers du Marais en 1976. Vingt ans plus tard, le neveu du fondateur, Pascal Goumard relance la production, avec cette fois-ci une coque polyester.

Et le Cazavant reprend du service. Il se vend d'ailleurs aujourd'hui au-delà du Fier, puisqu'il trouve des acheteurs dans le golfe du Morbihan ou en Bretagne Nord !

Long. : 5,35 m.

Larg. : 1,82 m.

Tirant d'eau : 0,25/1,15 m.

GV : 9,40 m. **Foc** : 4,50 m.

Constructeur : Atelier du Marais.

Prix : 67 000 F.



Grâce au polyester, le Cazavant s'offre une nouvelle jeunesse.



SÉCURITÉ

Le suivi du gilet

Les gilets automatiques, plus faciles à porter et moins encombrants que les gilets en mousse, se font une place de plus en plus importante. À bord, nous avons le dernier modèle de la société Certec. Lors de nos essais comparatifs publiés dans le n° 42, nous avions déjà remarqué la qualité de ce produit. Aujourd'hui, il s'enrichit d'un sac qui le protège hors utilisation. Mais surtout, son fabricant en assure un suivi quasi personnalisé. Ainsi, la fameuse pastille de sel qui déclenche le gonflement au contact de l'eau devrait être changée tous les ans. Un courrier vient vous le rappeler. La société propose régulièrement après l'achat une vérification de l'ensemble avec le changement du percuteur. L'idée maîtresse est que ces gilets, plus chers mais aussi plus fragiles que des gilets en mousse, doivent faire partie des effets personnels, au même titre que le ciré. Le suivi et les vérifications régulières proposés par le fabricant sont en tout cas gage de sécurité. Certec, tél. : 04 74 70 39 82.

Pratique, le sac spécialement conçu pour le rangement et le transport de cette brassière.



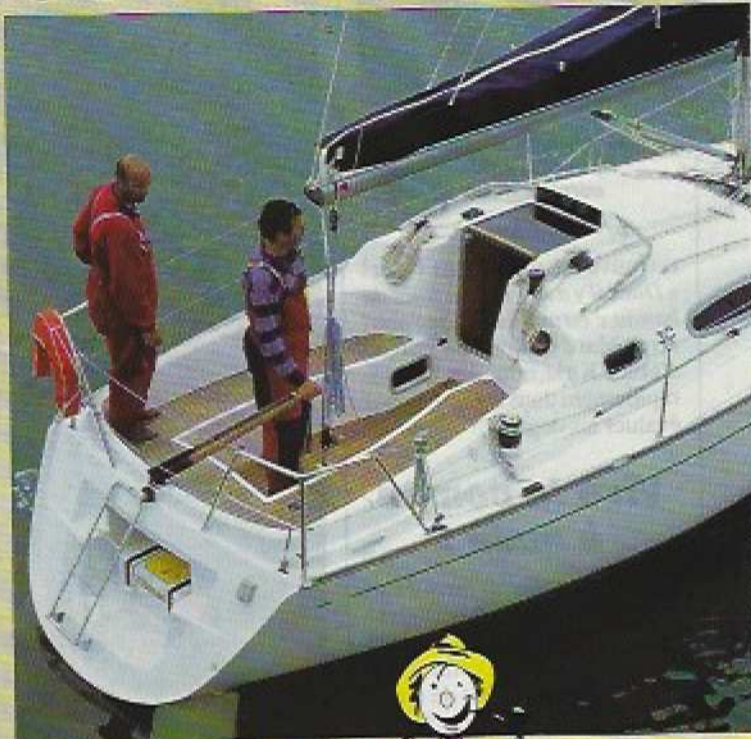
bords, envoi et affalage du spi, empannages... Nous commençons maintenant à bien connaître le bateau et tout s'enchaîne sans difficultés.

Un bateau très bien né

Deux petits reproches à formuler tout de même : le rouf qui se prolonge très en avant du mât et les passavants étroits à ce niveau qui ne facilitent pas les déplacements vers l'étrave quand le bateau est gité. Et le circuit du bout de l'enrouleur de génois, qui nous avait dans un premier temps séduit (le pont est ainsi totalement dégagé), entraîne des frottements qui rendent un peu physique l'enroulement de la voile. À l'heure du bilan nous devons d'apprécier ce

bateau avec un minimum de recul. En effet, nous avions entre les mains le premier numéro de la série et le chantier a déjà depuis procédé à des modifications sur les bateaux en fabrication. Néanmoins, on peut sans risque de se tromper dire que nous sommes en présence d'un bateau homogène, capable d'emmener en croisière une famille au complet et le tout – ce qui ne gâte rien – en assurant de bonnes moyennes que ce soit à la voile ou au moteur. Si la manœuvrabilité à faible vitesse est entravée par la présence de deux safrans, ceux-ci permettent en revanche une bonne stabilité de route. En conclusion, ce bateau, ainsi que sa version dériveur, est sûrement à examiner de près pour qui aime les plaisirs de la navigation autant que ceux de l'escalade.

A voir et à revoir...



Pratique

La forme originale du cockpit est très agréable au mouillage. Les passavants sont assez larges jusqu'au niveau du mât.



Pratique

Grâce à une encoche façon plumier, les stylos ne roulent plus sur la table à cartes.

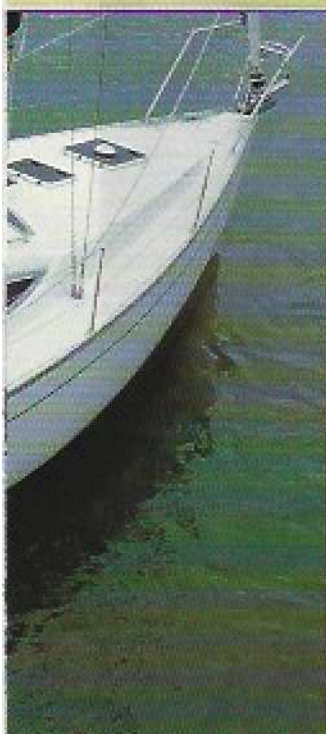


Pratique

Deux grands panneaux ouvrants assurent une bonne ventilation de la cabine avant et du carré.



Pratique
Des fargues bien placées empêchent les équipets de se vider à l'ouverture.



Pas pratique
Il faut se «casser» le poignet pour saisir la main courante de la descente.



Pratique
Le bib trouve tout à fait sa place dans le tableau arrière et les marches intégrées facilitent l'accès à la jupe.



Pratique
Tous les plafonniers de la cabine sont orientables.



Pas pratique
Aïe, ça pince! Les portes coulissantes laisseront de mauvais souvenirs à ceux qui les manipulent.

Le hublot en pied de mât présente une surface trop glissante à un endroit où l'on manœuvre.



Pas pratique
L'efficacité de la pompe de cale ne nous a pas convaincus.



Pratique
L'ouverture d'un mousqueton suffit pour libérer le cockpit de l'écoute de grand-voile.



Pas pratique
La filière qui donne accès au tableau arrière est fixée par une manille, là où il faudrait un mousqueton.