



fiche technique

Catégorie	B
Longueur de coque	8,78 m
Maître bau	3,08 m
Déplacement lège	3 350 kg
Tirant d'eau	0,70/1,80 m
Voilure au près	44 m ²
Prix standard	458 367 F

Un intégral convivial

Si la carène est quasiment identique à son prédécesseur, le Feeling 306, cette nouvelle version s'avère plus agréable avec un volume intérieur mieux agencé, un cockpit plus ergonomique, tout en gardant une bonne facilité d'échouage ainsi que des performances très satisfaisantes.

Dominic Bourgeois

Présentation du bateau

Ce dériveur remonte bien au près

Après un court convoyage entre Port-Bourgenay et Les Sables-d'Olonne, nous installons notre « camp de base » dans le port de départ du Vendée Globe, une semaine avant le coup de canon. Des conditions idéales pour ce nouveau test tout temps puisque la brise monte progressivement pendant cinq jours, de force 1-2 à force 8, nous obligeant à supprimer notre escale à l'île d'Yeu. 3 m de creux et 45-50 nœuds établis ne sont pas des conditions rai-



Au près : la dérive en composite est efficace mais la réduction de voilure s'impose rapidement pour limiter la gîte – donc le dérapage – dans la mer formée.

Les points forts

Le hale-bas de bôme

Avec son palan six brins, il est suffisamment puissant pour la surface de la grand-voile et le chantier a installé un grand cordage afin de le régler du cockpit.

La prise de ris

Avec le retour des bosses de ris au cockpit et le système de prise de ris rapide (circuit de la bosse par le point d'amure), la réduction de voilure se fait facilement du cockpit.

Le lazy bag

Avec ses lattes forcées, la grand-voile fatigue moins au fâsement et le lazy-jack et son sac intégré autour de la bôme facilite le rangement au port.

Les deux safrans

Malgré leur allongement réduit pour ne pas toucher à l'échouage, ils offrent une meilleure stabilité de route.

Le lest en fonte

La galette de 1 200 kg intégrée à la carène donne une raideur à la toile modérée mais permet d'échouer facilement sur deux ailerons latéraux.

Le hublot zénithal

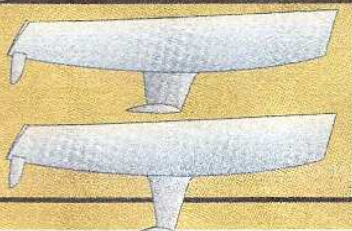
Juste derrière le mât, un hublot collé procure une excellente luminosité à l'intérieur et assure une bonne vision des voiles depuis le carré.

La dérive

La manœuvre de la dérive revient sur le winch du rouf. Grâce à un bras de levier, la transmission directe ne demande pas d'effort (la dérive est en composite).

Versions quillard

Deux tirants d'eau : court (1,40 m) pour la croisière ou long (1,72 m) pour la course-croisière avec lest en plomb.



sonnables pour un voilier d'à peine 9 mètres.

> **Petit temps** d'abord pour une prise en main rapide : 8 milles le long des côtes vendéennes. Si la brise est faible, 5 à 8 nœuds, la mer est déjà bien formée, ce qui nous donne une bonne

idée du comportement du Feeling 30 DI en eaux libres. Ce petit dériveur intégral, quasiment le seul sur le marché dans cette taille, n'est pas tout à fait un nouveau venu : sa carène a fait le bonheur de nombreux propriétaires de Kelt 850, puis de Feeling 306. L'architecte, le Marseillais Gilles Vaton, avait parfaitement réussi ce voilier familial qui, en version quillard, a remporté nombre de régates et, en version dériveur, s'est avéré très pratique à l'échouage.

> **Plus de franc-bord**, surtout sur l'avant, un tableau arrière intégrant une jupe moins développée, côté coque, la différence n'est pas capitale. En revanche, les emménagements et le plan de pont ont été entièrement revus, avec des formes moins abruptes, un cockpit plus ergonomique, de grands hublots de rouf. La silhouette est plus douce, les lignes arrondies sont plus agréables, non seulement à l'œil mais surtout à bord, la carène marquée par un faux bouchain donne une bonne impression de sécurité.

> **Le gréement** paraît robuste et simple, avec un étage de barres de flèche poussantes et un double patacas. Ce dernier n'est pas réglable, ce qui ne nous semble pas une bonne idée, même en croisière. Il faut en effet pouvoir tendre l'étai doté d'un enrouleur et ouvrir la chute de la grand-voile sur un voilier de cette taille, obligatoirement sensible à la gîte par sa conception de dériveur intégral. Nous installons donc un palan avec un simple cordage pour que les deux patacas travaillent correctement sous voiles.

> **Le programme** est clair : la balade côtière sur la côte atlantique et la Manche où le marnage de la marée est important. Le Feeling peut remonter l'Odette jusqu'à Quimper, s'échouer aux îles Chausey ou découvrir les méandres de la Charente. Ses qualités marines lui ouvrent aussi la voie vers l'Angleterre, l'Irlande ou l'Espagne.

> **La version quillard** est disponible en tirant d'eau de 1,40 m pour la croisière ou 1,72 m avec un lest en plomb pour une option plus régate, plus performante au près et surtout plus raide à la toile.

En navigation

> Facilité de manœuvre

Des efforts à dimension humaine

La barre bénéficie d'un stick de qualité, immuable sur ce type de voilier. Sans doute à cause du système de double transmission des deux safrans, la barre est un peu ferme et peu parlante. En revanche, le safran sous le vent travaille bien si le barreur conserve un angle de gîte raisonnable de 10° à 20° : au-delà, la pelle étant réduite pour ne pas toucher à l'échouage, le Feeling 30 DI est moins facile à contrôler.

Au portant, sous spi asymétrique et 20 à 25 nœuds établis, le barreur doit rester vigilant et ne pas se faire prendre par une vague un peu de travers car la tension de la voile devient importante et la surface limitée des gouvernails impose de ne pas trop attaquer dans la mer formée, au risque de partir au lof. Nous avions gardé la même basse, ce qui n'est pas forcément une bonne idée puisqu'elle a tendance à entrer en vibration et à bloquer les dérives au surf. Mais nous n'avions pas suffisamment l'habitude de ce type de dériveur intégral pour savoir si la stabilité latérale aurait été sensiblement diminuée.

La manœuvrabilité au moteur nous a surpris, habituellement les doubles safrans rendent les rayons de giration importants. Ce n'est pas le cas ici. Il faut un rayon d'environ une longueur, avec un



Winches : les deux winches autour de la descente offrent une bonne position, debout, pour régler la tension de drisse.

avantage pour les virages sur tribord en raison du pas de l'hélice bipale.

La position à la barre n'est pas excellente au rappel sur l'hiloire de cockpit car le barreur a peu d'espace pour s'asseoir et se trouve bloqué par les filières dans le dos. Il doit donc s'avancer quasiment devant le winch de cockpit, une position plus confortable, offrant de surcroît plus de visibilité sur l'avant, surtout si la capote de descente est installée.

les +

Une bonne maniabilité sous voiles et au moteur, une position assise dans le cockpit agréable et une bonne visibilité sur l'avant.

les -

Une barre un peu ferme, surtout au portant dans la brise, et une position du barreur au rappel inconfortable.

> Comportement du bateau

Stable au près, rouleur au portant

La stabilité de route est excellente au près si le Feeling 30 DI ne gîte pas trop : il est même possible de lâcher la barre quelques instants sans que le bateau ne change de route. Un bon point pour la navigation sous pilote car le moteur n'aura pas trop à travailler.

Au portant, la situation est moins favorable, du moins dans la mer formée et dans la brise. Dans les petits airs, le Feeling 30 DI a la même stabilité de route qu'au près. Dès que le vent atteint force 4-5 avec 2 m de creux, il faut jouer de la barre pour garder la route et le pilote aura du mal à tenir la cadence. Il faut souligner aussi que, lors de ce test, nous avons envoyé le spi asymétrique (60 m²) avec 20 à 25 nœuds de vent réel, ce qui rend le bateau plus délicat à contrôler.

En navigation, ce dériveur intégral mouille relativement peu, même dans la mer formée rencontrée, et ne tape prati-



quement jamais malgré ses formes plates. Le passage dans les vagues est doux, le Feeling 30 DI tanguant relativement peu pour sa taille. Il faut toutefois noter que notre voilier d'essai était peu chargé, son réservoir de fuel (à l'arrière) étant à moitié plein et son réservoir d'eau douce (à l'avant) totalement vide.

Sous spi : avec 25 nœuds de vent réel, le spi asymétrique propulse le Feeling à plus de 9 nœuds mais il ne faut pas trop lofer.

les +

Une stabilité de route qui est bien adaptée à la navigation sous pilote et un excellent passage dans la mer formée.

les -

Un contrôle sous spi plus délicat dans la brise en raison du faible allongement des safrans.

Notre
essai
tous temps

l'avis de l'invité



Tanguy Lebreton
25 ans, ancien
régatier en 420,
convoyeur

"Vivant et simple"

De l'extérieur : la silhouette est caractéristique d'un Kirié. Le plan de pont clair autorise des déplacements rapides, avec des filières hautes et rassurantes. Une fois à bord de ce nouveau plan Vaton en version dériveur intégral, on est surpris par la luminosité qu'offre le grand volume intérieur.

Emménagements : un triangle avant confortable, une table généreuse entourée d'une banquette en U, une petite cuisine fonctionnelle, cabine arrière et douche... Tout semble prévu pour le confort au mouillage, à l'image du cockpit pouvant accueillir jusqu'à six personnes.

En navigation : l'appareillage est rapide et aisé grâce au lazy bag, à l'enrouleur et à tous les renvois au cockpit, les réglages étant facilités par un accastillage de qualité. Le bateau s'avère vivant à la barre dès 10 nœuds de vent, devenant ardent et gâtard à partir de 15 nœuds, mais toujours avec un cap correct au près et un bon comportement dans les vagues malgré un génois mal adapté. La carène atteint ses limites quand la gîte est trop importante, situation où le bateau « dérape ». A noter également les hiloires trop anguleuses, rendant la position du barreur très inconfortable.

Au portant : un spi asymétrique vient stabiliser et améliorer la vitesse de ce bateau quelque peu rouleur. Mou dans les petits airs, il offre de bonnes sensations de vitesse quand le vent forcé et reste marin dans des conditions musclées.

En conclusion : grâce à des performances honnêtes, vivant et simple d'utilisation, le Feeling 30 DI fait partie des croiseurs familiaux privilégiant le confort en croisière.

En navigation

Performances

Un bon cap. Une raideur à la toile modérée

> **Le cap** a été notre plus grande surprise : nous ne nous attendions pas à ce qu'un dériveur intégral puisse piper quasiment comme un quillard à grand tirant d'eau. Gilles Vaton et le chantier ont sensiblement amélioré le profil de la dérive par rapport à l'habitude sur ce type de croiseur, où elle consiste généralement en une large tôle en acier ou en un lest en fonte lourde qui contribue à la stabilité. La dérive en stratifié a permis d'optimiser le profil et d'obtenir un appendice léger, facile à manœuvrer. Le cordage de réglage est repris sur une excoissance de la dérive et revient au cockpit à travers l'épouille de mât. Il ressort ensuite par une fenêtre avant de courir sur le rouf, formant un palan. Pas d'effort démesuré et une courte longueur de bout de manœuvre.

> **Au près**, le Feeling remonte à environ 42° à 45° du vent réel, selon la force du vent et l'état de la mer, et atteint rapide-



Au moteur



La puissance est largement suffisante pour tailler la route à plus de six nœuds sur mer plate.

5,5 nœuds en vitesse de croisière

Pas de problème pour manœuvrer le Feeling 30 DI grâce à une hélice bipale fixe et un moteur Diesel de 18 chevaux (13,3 kW) Volvo. Sur le tableau de commande protégé par un Plexiglas, il faut s'habituer à la commande des gaz placée assez bas pour éviter de crocher une écoute. Le pas de l'hélice important incite à arriver bâbord au quai pour que la poupe chasse vers la gauche en marche arrière. Il est conseillé de partir en marche arrière si le vent est travers au quai, car la prise au vent est conséquente et la manœuvrabilité meilleure pour

s'extraire du ponton. Malgré les deux safrans – habituellement cela augmente le rayon de giration –, le Feeling reste très évolutif car les pelles sont peu profondes et angulent bien lorsque le barreur engage franchement les gouvernails sous le vent. En vitesse de croisière (2 500 tr/min), le Feeling atteint facilement 5,5 nœuds et 6,2 nœuds par mer plate à 3 200 tr/min. Le coquillon moteur est relativement bien insonorisé et l'accès pour réparer ou changer un filtre reste assez facile grâce à la double trappe, par l'avant et par la couchette arrière.

ment 5 à 5,5 nœuds de vitesse de croisière avec toute la toile et dans une mer formée dès force 3-4. Le cap est moins bon dans les petits airs (force 1-2) car le plan anti-dérive a besoin d'une vitesse minimale (environ 3 nœuds) pour offrir son rendement optimal. Il ne faut alors pas hésiter à laisser courir à 45°-50° pour bien lancer le voilier, surtout en cas de vagues de face.

> **La raideur à la toile** est modérée, tout le lest étant dans la galette de fonte intégrée à la coque. Le centre de gravité relativement haut joue sur le couple de rappel mais la coque large à la flottaison donne une bonne stabilité statique. Le 30 DI prend progressivement son angle de gîte qui ne doit pas dépasser 15°. Il faut ensuite ouvrir la chute de la grand-voile puis réduire avec un ris. Le géniois sans rattrapage de creux de notre test n'a pas contribué à exploiter au mieux les possibilités dès que la brise dépassait les 15 nœuds, le profil, trop creux à l'avant avec une réduction d'un tiers, le chargeant exagérément.

> **Au portant**, le Feeling glisse avec aisance et atteint facilement 7 nœuds de moyenne par force 4-5, sous géniois et grand-voile. Le grand spi asymétrique lui donne des ailes et nous avons frôlé les 10 nœuds par force 6 à 150° du vent. Sans atteindre les performances d'un quillard de course-croisière, le petit Kirié s'avère donc plutôt véloce et nettement plus performant que ses concurrents typés croisière au tirant d'eau réduit.

Carène plate : avec ses formes très en U, la stabilité de forme est importante mais le centre de gravité assez haut entraîne un certain manque de raideur à la toile.

les +

Un cap au près tout à fait satisfaisant pour un dériveur intégral et des performances suffisantes pour envisager de longues traversées.

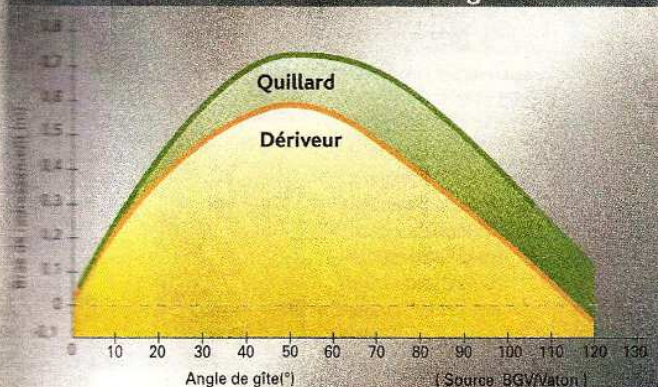
les -

Un léger déficit de vitesse par toute petite brise et une raideur à la toile modérée qui impose de réduire assez vite.

Sécurité

Une stabilité adaptée au programme

Courbe de stabilité du Feeling 30



Stabilité :
avec un angle de
chavirement statique
de 115° 43, le 30 DI
offre une bonne
sécurité en mer,
comparable à ses
concurrents
en version quillard.

► **Sans dérive**, le Feeling reste très séduisant au près, même par force 4, car tout le lest étant concentré dans les bords, la stabilité latérale reste identique : le carène dérape mais moins qu'on ne pourrait le craindre et les deux ailerons latéraux donne un zeste d'accroche. En cas d'avarie de dérive (coincée ou cassée), le 30 DI pourra tout de même faire route à 60-70° du vent. Nous n'avons pas eu l'occasion de vérifier l'influence de la position de la dérive sur le comportement et les performances du bateau au portant dans la brise.

► **La courbe de stabilité** fournie par BGV/Vaton indique un GZ maxi (couple

de rappel maximal) pour un angle de gîte de 50° et un angle de chavirement à 115° : des caractéristiques inférieures à la version tirant d'eau long mais tout à fait sécurisantes en croisière et même supérieures à certains modèles de même taille en version quillard à tirant d'eau court. Même dans les rafales à force 6, le Feeling 30 DI s'est toujours bien comporté, restant très sain malgré la mer bien formée. Même les coups de gîte à plus de 30° n'ont pas mis l'équipage en difficulté. Les précédentes versions de cette carène le confirment : la stabilité de ce dériveur est largement suffisante pour un programme de croisière côtière.

les +

Pas de problème au près même si la dérive est restée haute : le 30 DI dérape mais offre toujours la même stabilité.

les -

Sans dérive, les manœuvres au moteur lors de la phase d'échouage ou de déséchouage demande de l'espace car, s'il y a du vent, le fardage important est à prendre en compte.

bilan tous temps

FORCE 1-2

Ce n'est pas la brise favorite de la version dériveur intégral, surtout s'il y a de la mer résiduelle : il vaut mieux laisser un peu courir plutôt que de tenter de faire



du cap car c'est avec un minimum de vitesse (3 nœuds) que le plan antidérive commence à crocher.

FORCE 3-4

Il est possible de garder la grand-voile haute et le génois entièrement déployé jusqu'à 12-15 nœuds de vent réel au près. Mais il ne faut pas



hésiter à ouvrir la chute de la grand-voile dans les rafales car le Feeling 30 dériveur se met à gîter et à déraiper sous le vent.

FORCE 5-6

Avec un ris dans la grand-voile et le génois roulé d'un tiers, le Feeling 30 reste très maniable jusqu'à 20 nœuds de vent réel. À partir de 25 nœuds, un deuxième ris et deux tiers de génois s'imposent au près pour éviter les coups de gîte. Par 22 nœuds de vent réel, le spinnaker est toujours de circonstance mais il ne faut pas trop attaquer (150° du vent maximum) pour ne pas risquer un départ au lof.

FORCE 7-8

Les conditions de mer étaient trop violentes aux Sables-d'Olonne pour tenter une sortie, notre Feeling 30 n'étant pas équipé d'un tourmentin et encore moins d'un bas étai pour l'installer. Un défaut récurrent de presque tous les chantiers français !

Notre test

Echouage : une technique éprouvée

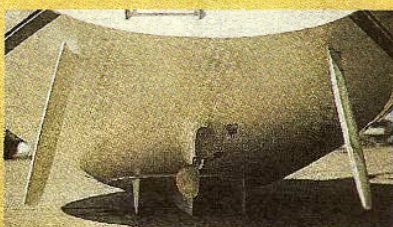
► **L'échouage** est le point fort du 30 DI. Toute la stabilité au sec est assurée par la galette de fond et ses deux ailerons latéraux : la pose s'effectue par l'étrave, cela permet de bien bloquer le nez du bateau en réglant l'angu-

lation par rapport à la pente de la plage ou du slip-way en jouant sur la tension du mouillage arrière. Attention, sans dérive, le bateau est très sensible au vent de travers en raison de son fardage. Contrairement à ses concurrents

qui se posent sur un trépied formé par le lest et les deux safrans (très renforcés) ou sur deux quilles, le Feeling échoué obtient sa stabilité par sa galette en fonte moulée d'une seule pièce, ce qui évite à la coque de travailler.



Au sec : aucun problème pour se mettre au sec sur le slip-way des Sables-d'Olonne, le Feeling 30 était parfaitement horizontal au vu de la pente et l'échelle de bain très pratique pour monter à bord par le tableau arrière.



Ailerons : pour la stabilité, deux ailerons latéraux assurent l'appui latéral en sus du saumon de dérive. À noter que l'axe d'hélice est bien protégé par un skeg moulé et que les safrans sont largement au-dessus du sol.

Vie à bord

Cockpit

Protégé et ergonomique

les +

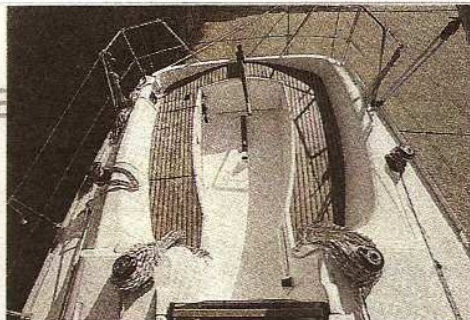
L'espace au port et la table de cockpit amovible, l'accès à la jupe arrière, la descente bien protégée par la capote.

les -

Le grand coffre de cockpit est trop profond et il faut entrer dedans pour extraire le matériel rangé au fond.

> **Le cockpit** en flûte de champagne est harmonieux et ergonomique. La position assise est agréable au port. L'absence de barre d'écoute permet de décaler le palan de grand-voile au port sur le liston pour libérer totalement l'espace dans le cockpit.

> **Les winches** sur l'hiloire sont pratiques mais nous les aurions préférés sur le rouf : le cockpit aurait été dégagé des manoeuvres, le barreur mieux assis au rappel, l'équipier mieux positionné pour embraquer, calé dans la descente, plutôt que sous le vent, l'écoute ayant en outre tendance à surpatter lorsque le point de tire de génôis est avancé.



Cockpit : avec sa forme ovale, le cockpit peut accueillir six personnes au port mais la table qui s'installe au centre rend la circulation difficile.

> **La descente** est très bien conçue et l'équipier aux winches de réglage de la tension de drisse peut travailler debout, parfaitement calé. En revanche, le panneau de descente doit être revu : jouant dans ses gorges latérales et en l'absence de joint d'étanchéité, l'eau a tendance à suinter à l'intérieur du bateau.

Survie : intégré dans un coquillon encastré dans le tableau arrière, le canot de survie est facile d'accès et gêne pas la circulation vers la jupe arrière.



Intérieur Classique et bien conçu

Le carré

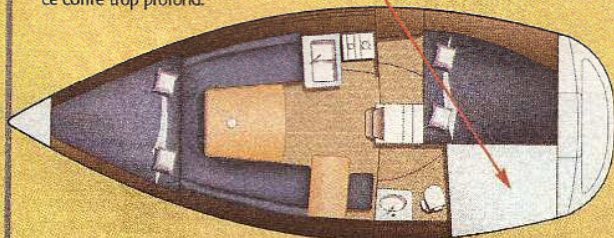
Très lumineux grâce au hublot zénithal derrière l'étambrai de mât. Table dépliée, la circulation vers l'avant n'est pas évidente.

Le lit clos

Très agréable, la couchette avant, plutôt réservée aux enfants vu sa taille, est ouverte sur le carré, des panneaux de bois coulissants lui donnent un peu d'intimité.

Les rangements

L'immense coffre arrière cache la bouteille de gaz, le chauffe-eau et le disjoncteur du 220 V (en option). Des étagères ou des caisses superposées agenceraient mieux ce coffre trop profond.



La pompe de cale

Une seule pompe pour assécher les fonds et le bac à douche grâce à une vanne deux voies. Seul problème : l'absence de puisard la rend pratiquement inefficace en mer car les fonds sont très plats.

Carré

Lumineux et bien agencé

> La luminosité

est l'un des points forts, la lumière arrivant par les deux grands hublots ovales latéraux et le hublot zénithal derrière le mât. L'impression d'espace est étonnante grâce au lit clos à l'avant. Le carré peut accueillir aisément six personnes autour d'une table repliable cachant le puits de



Lumière : avec trois grands hublots, la lumière est remarquable dans le carré qui propose une hauteur sous barrots tout à fait acceptable pour cette taille de bateau : 1,81 m au pied de la descente.

dérive. En revanche, table dépliée, la circulation vers l'avant est impossible sans passer par les banquettes latérales.

> L'aération est bonne au port grâce aux deux panneaux de la cabine avant mais moins convaincante en mer en l'absence de hublots ouvrants sur les côtés du rouf. La hauteur sous barrots atteint 1,81 m au

pied de la descente, 1,58 m à l'époutille de mât et 1,77 m devant la cuisine.

> La cuisine est sobre mais fonctionnelle avec un évier profond, une glacière et des rangements suffisants pour la petite croisière. Le coin navigation est très bien conçu avec une vraie table à cartes et un coiffage pour les répéteurs électroniques.

les +

Le hublot zénithal au milieu du carré qui procure une grande luminosité intérieure, les lampes orientables qui permettent d'éclairer une zone à la demande, la grande table à cartes.

les -

Le puits de dérive gêne les déplacements au pied de la descente, la table du carré bloque la circulation vers l'avant.

Le cockpit

Les deux winches sur l'hiloire sont à portée de mains du barreur mais un décalage sur le rouf aurait donné plus de possibilités de manœuvre et surtout une meilleure position pour embraquer.

La cabine arrière

La couchette impose aux grands gabarits de choisir le côté bordé car avec 1,78 m des pieds à la tête côté central et 40 cm de hauteur au-dessus de la couchette, l'espace est compté.

La table à cartes

Enfin une vraie table à cartes sur un volier de moins de 9 m ! Avec 62 cm de long et 55 cm de large, le navigateur peut étaler sa carte.

Cabines et sanitaires

Une hauteur sous barrots suffisante

> Dans la cabine arrière, la hauteur sous le cockpit est réduite et la longueur n'est pas suffisante pour les grands gabarits (1,78 m) qui devront se coucher côté bordé (1,90 m). Et si la hauteur au-dessus de la couchette double est importante sur ce bord (0,78 m), elle est aussi limitée côté central sous le cockpit (0,40 m). On regrette que le hublot ouvrant, indispensable pour l'aération de la cabine arrière, ne soit proposé qu'en option.

> Dans le carré, la longueur des couchettes (1,85 m) est réduite comme celle du lit clos, d'avantage conçu pour des enfants ou une personne seule afin de conserver de l'espace pour les pieds. Mais ces petites critiques n'entament en rien le confort du Feeling 30 qui arrive à agencer un intérieur agréable dans un volume de moins de 8 m de long !

> Le coin toilette est bien conçu pour une utilisation en croisière côtière avec une hauteur sous barrots suffisante pour prendre une douche (1,81 m) et une position assise sur le WC bien calée en navigation. Seul l'évier ridiculement petit mériterait d'être changé.



Lit clos : la cabine avant se ferme par des panneaux coulissants. Le réservoir d'eau douce se cache sous la couchette double.



Toilettes : si l'espace est compté dans les sanitaires, il reste bien agencé avec des rangements suffisants.

les +

La hauteur sous barrots suffisante et la bonne aération dans les sanitaires, le lit clos avec ses panneaux ouvrants.

les -

L'évier des toilettes est impraticable, vu sa faible profondeur et sa forme ovale.

Les finitions

Bois clair et luminosité

Aération : le petit aérateur intégré dans le hublot au-dessus de la cuisine ne suffira pas en cas de forte condensation et il faudra ouvrir un panneau de la descente.

les +

La galette en fonte servant de lest et de protection à l'échouage rigidifie aussi le fond de la carène et le Feeling est plutôt raide structurellement.

les -

Avec sa carène plate, l'eau tend à courir dans les fonds : il aurait fallu intégrer un puisard derrière la dérive pour que la pompe de cale soit efficace.



> **La construction** en polyester ne prête à aucune critique et l'expérience du chantier Kirié sur les modèles précédents reste un gage de sérieux et de bonne réalisation. Le choix du sandwich balsa pour la fabrication du pont contribue à rigidifier la structure, tout comme la galette de fonte de la carène et le Feeling s'avère très robuste, avec peu de déformations sous les efforts d'une mer hachée.

> **Les finitions** sont de belle facture. Les boiseries en orme contribuent à éclaircir l'intérieur déjà très lumineux. Mais le siège navigateur aurait pu être arrondi pour offrir une meilleure assise à la gîte et le panneau de descente être plus étanche en ajoutant des joints. Le circuit électrique est de bonne qualité. Il ne faudra pas hésiter à opter pour la deuxième batterie pour avoir plus d'autonomie sans avoir à mettre en route le moteur deux heures par jour. La plomberie est bien adaptée au programme.

> **Les options** sont finalement en nombre limité car le Feeling 30 est déjà bien équipé en standard, ce qui n'est pas habituel sur des modèles de cette taille.



Renforts : la construction est solide avec la cloison de mât et le mobilier qui participe à la structure. A noter la vanne deux voies d'évacuation des eaux de douche ou de pompe de cale.

Construction

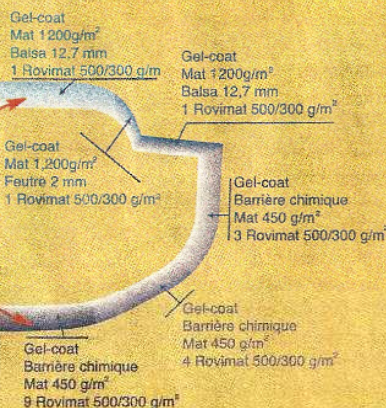
Un pont en sandwich balsa

Le pont

Fait d'un sandwich verre-polyester-balsa, le pont du Feeling 30 offre une bonne rigidité, non seulement au niveau structurel mais aussi lorsqu'on marche sur les passavants ou le rouf. Seule la partie arrondie du rouf est réalisée en sandwich de feutre.

La coque

Le Feeling 30 reste très classique en terme de construction polyester avec un gel-coat, une barrière anti-osmotique, du tissu de verre mat de 450 g/m² et du tissu de verre Rovimat de 500 à 300 g/m² en couches décroissantes de la quille au liston (de neuf à trois).



Notre essai bilan tous temps

Le prix

Raisonnable

Un peu plus cher que ses deux concurrents, le Feeling 30 DI a plus d'atouts : côté performances, facilité d'échouage, lumière et agencement avec l'adoption du lit clos. L'espace intérieur est bien exploité, la finition de belle facture et le matériel de bonne qualité.

Toutes les options

Pack voiles (grand-voile semi-battée, lazy bag, hale-bas rigide)	18 837 F
Pack confort (réfrigérateur, chauffe-eau, chargeur 220 V, batterie sup., compas de cloison)	31 153 F
Pack électronique (loch-sondeur, girouette-anémomètre, pilote 2000)	20 685 F
Spi asymétrique	17 342 F
Accastillage de spi et bout-dehors	9 000 F
Tourmentin avec drisse et écoute	3 887 F
Hublot ouvrant cab. arrière	3 064 F
Guindeau électrique	15 000 F
Capote de descente	12 314 F
Réservoir eaux usées	7 674 F

> **Le système de pack** de Kirié est une bonne initiative, le pack voiles étant parfait pour la croisière. Nous n'avons pas pu tester la capote de descente qui semble être une bonne option, même si elle risque de gêner la visibilité sur l'avant du barreur ainsi que la facilité de manœuvre sur les winches de rouf.

> A propos du tourmentin

Comme presque tous les chantiers français, Kirié ne propose pas de tourmentin en standard. En option, il y a bien une drisse et deux écoutes mais pas le bas étai pour l'installer ? Une décision administrative devrait obliger les revendeurs à inclure cette installation de sécurité dans le matériel standard !

> Deux versions à quille

En plus du dériveur intégral, le mieux adapté à la balade côtière dans les zones à marée, il existe deux versions : quille courte pour les navigations en Méditerranée et grand tirant d'eau avec lest en plomb pour la course-croisière.

Prix de base de la version quille courte : 423 384 F.
Supplément lest profond en plomb : 7 022 F.

Le Feeling 30 face à ses concurrents

Le seul avec version dériveur intégral



Feeling 30 DI



Dufour 30 DI



Sun Odyssey 29.2

	Feeling 30 DI	Dufour 30 DI	Sun Odyssey 29.2
Constructeur	Kirié	Dufour	Jeannneau
Architecte	Gilles Vaton	J & J	Jacques Fauroux
Année	2001	1997	1998
Matériaux	Polyester-verre	Polyester-verre	Polyester-verre
Longueur de coque	8,78 m	8,96 m	8,50 m
Longueur flottaison	7,90 m	7,90 m	7,70 m
Maître bau	3,08 m	3,00 m	2,98 m
Tirant d'eau	0,70/1,80 m	0,67/1,82 m	0,75/1,60 m
Déplacement lège	3 350 kg	4 000 kg	2 850 kg
Lest	1 200 kg	1 290 kg	1 010 kg
Grand-voile	20 m ²	19 m ²	18 m ²
Génois	24 m ²	22 m ²	22 m ²
Spinnaker	60 m ²	62 m ²	55 m ²
Jauge	7,91 tx	7,9 tx	7 tx
Essais Bateaux	n° 512	n° 493	n° 484
Prix standard	458 367 F TTC 58 427 euros HT	377 293 F TTC 48 092 euros HT	367 700 F TTC 47 506 euros HT

l'avis de l'architecte

Gilles Vaton

"Un descendant très optimisé"

> **Philosophie** : le Feeling 30 est issu du Kelt 850 dont il reprend la philosophie générale (raideur, ro-

bustesse, facilité et bon passage dans le clapot) ainsi que certaines pièces mises au point à l'époque comme la galette en fonte de la version dériveur.

> **Galette** : cette protection permet un échouage aisé en protégeant les bordés. Le fond plat est obtenu grâce à un insert mis dans le moule femelle, la fonte le remplaçant par boulonnage. Cette galette est légèrement plus large que la forme originelle pour compenser la perte de flottabilité due au puits de dérive. La dérive en composite vient s'intégrer par son axe sur une bride en acier en sandwich entre la fonte et le dessous de la coque. La dérive profilée fait gagner de 3° à 4° en cap par rapport à la version précédente (Feeling 306).

> **Performances** : elles sont légèrement meilleures en quillard que sur le Kelt 850, qui a obtenu de nombreuses victoires en régate à l'époque. La quille en plomb est très performante et le Feeling 30 encore plus facile à mener, notamment au bon plein et au travers dans la brise grâce à ses deux safrans.

> **Dériveur** : la version intégrale est plus robuste. Les deux safrans améliorent l'agréement de barre et l'efficacité car la pelle travaille mieux.

Les résultats de nos tests

Mon avis

Pour cette cote d'appréciation, nous avons tenu compte de la taille car c'est bien la longueur qui détermine le volume intérieur, l'espace sur le pont et le cockpit et les performances. Ainsi, parmi les voiliers de 40 pieds, quel que soit le programme, le Farr 40 aurait une note 5 pour les performances et les manœuvres mais 1 pour le confort du carré ou les sanitaires ; le First 40.7 aurait 4 pour les performances et 3 pour le confort ; enfin le Sun Odyssey 40 DS : 2 pour les performances, et 4 pour le confort cockpit...

Un excellent croiseur côtier facilement échouable

> En navigation

Voilure	★★★★★
Manœuvre	★★★★★
Comportement	★★★★★
Performances	★★★★★
Sécurité	★★★★★

> Vie à bord

Cockpit	★★★★★
Carré	★★★★★
Cabines	★★★★★
Sanitaires	★★★★★

> Construction

Matériaux	★★★★★
Finitions	★★★★★

> **Dériveur intégral**, cette version est quasiment sans concurrence dans sa taille après l'abandon de la version DI du Dufour 30.

> **La cohérence** du programme qui allie un agencement original – lit clos à l'avant, cockpit agréable au port, excellente luminosité intérieure – et un échouage très facile en fait un voilier de croisière familial parfaitement réussi. Les défauts touchent quelques détails de finition (coffre de cockpit,

fermeture de la barre, pataras réglable, tourmentin...) que le chantier peut modifier ou le propriétaire améliorer pour un coût réduit.

> **Le bilan** est donc très positif et le prix justifié par la qualité de l'inventaire fourni, des finitions et de la construction. Les plaisanciers ne s'y sont pas trompés puisque près de mille exemplaires des versions précédentes (quillards et dériveurs confondus) naviguent depuis vingt ans, année de sortie du Kelt 850 !