

## A LA BARRE



*Vent arrière sous spi, la légèreté du Feeling est compensée par la longueur de l'Ovni.*

# DUEL



## FEELING 326 DI - OVNI 32

Deux 32 pieds que rapprochent la formule dériveur intégral et des performances très voisines. Mais le Feeling 326 DI en polyester s'avère plus court, plus léger et moins cher que son rival en aluminium, l'Ovni 32, voilier nettement plus puissant dont la conception est plus tournée vers la croisière hauturière.

Dériveur intégral, 32 pieds, quel beau programme pour un plaisancier aimant la liberté en croisière et les petits mouillages inaccessibles aux quillards. Par ailleurs, un voilier de près de dix mètres offre déjà d'excellentes prestations en matière de confort, doublées de possibilités de navigations lointaines. La confrontation entre le Feeling 326 DI et l'Ovni 32 présente un intérêt d'autant plus grand qu'il s'agit de véritables voi-

liers de série et que leurs différences sont insuffisamment marquées pour éviter d'avoir affaire à une simple comparaison de détails.

Le Feeling 326 dessiné par Philippe Harlé et Alain Mortain est construit en polyester par Kirié. Sa version quillard, plus conventionnelle, est aussi plus diffusée. En version dériveur intégral, le constructeur a repris, pour la protection des fonds à l'échouage, la formule

du Feeling 29 DI ex-Kelt 29, c'est-à-dire un lest en forme de galette muni de deux petits ailerons assurant une posée franche de la coque sans contact du gel-coat avec le sol. Ces ailerons sont étudiés de manière à soulever l'arrière de la coque afin d'éviter que le safran, bien qu'assez court, ne vienne toucher quand le bateau est échoué.

L'Ovni 32 appartient à la grande famille des Ovni dessinés par Philippe Briand et construits par Alu-

bat en alliage léger. La robustesse de ce matériau s'accommode bien des contraintes du dériveur intégral et des aléas des voyages au long cours. A l'échouage, la coque du 32 pose directement sur le sol avec un sabot arrière pour protéger l'hélice et la partie fixe du safran relevable.

Pour les candidats au grand départ, l'Ovni 32 présente l'avantage d'être homologué en première catégorie de navigation, alors que le Feeling 326 est limité à la deuxième. Cette différence administrative correspond pour une fois à une certaine réalité, car le Feeling se présente comme un voilier nettement plus petit que l'Ovni. Sur le plan commercial, la différence se traduit par un avantage très net au Feeling dont le prix se situe à près de 60 000 francs en dessous de celui de son concurrent.

## SOUS VOILES

### L'Ovni 32 préfère la brise

On pourrait trouver cette confrontation entachée d'inégalité au départ si, comme nous le supposions, nos deux voiliers n'avaient fait preuve sous voiles de performances très voisines, ce qui n'exclut pas des tempéraments bien personnalisés. Pour être valables, des essais comparatifs exigent de donner des armes équivalentes aux deux adversaires. Dans la pratique, cette condition est difficile à remplir et notre Ovni 32, aimablement prêté par un propriétaire, supportait l'handicap d'un génois à enrouleur par rapport au Feeling 326 doté, conformé-

ment à son inventaire standard, d'un génois médium endraillé.

Au cours de la première sortie, par vent plutôt léger avec du cla-

pot et de la houle, le Feeling donnait l'impression de détenir une supériorité implacable, surtout au près, mais en cherchant à améliorer la marche de l'Ovni, nous avons constaté un mauvais réglage des haubans, de telle sorte qu'à aucun moment la grand-voile ne travaillait correctement. Le lendemain, une fois le gréement révisé, le 32 était transformé et nous nous sommes amusés au louvoyage, passant chacun son tour au nez de l'autre, selon que le bord était plus ou moins favorable, mais sans que l'on puisse désigner un vainqueur. Aux autres allures, les deux bateaux naviguaient pratiquement de conserve, et ne pouvaient prendre l'avantage qu'en utilisant des trucs de régatiers.

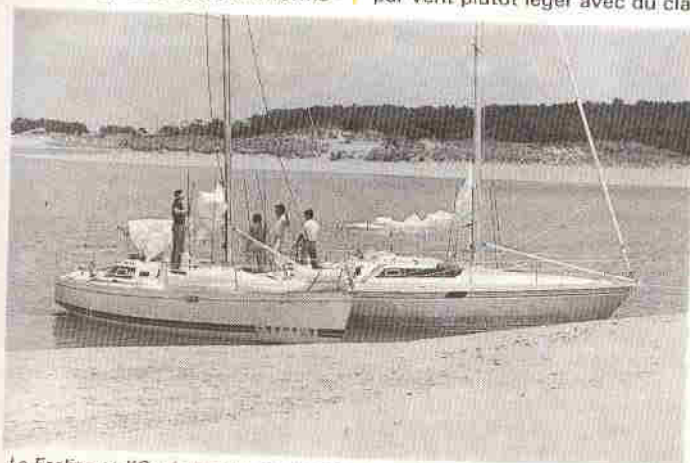
De ces duels pacifiques, une constante s'est tout de même imposée assez rapidement. Plus léger et comparativement un peu



Il faut au moins quinze nœuds de vent pour que l'Ovni 32 donne sa puissance au près.



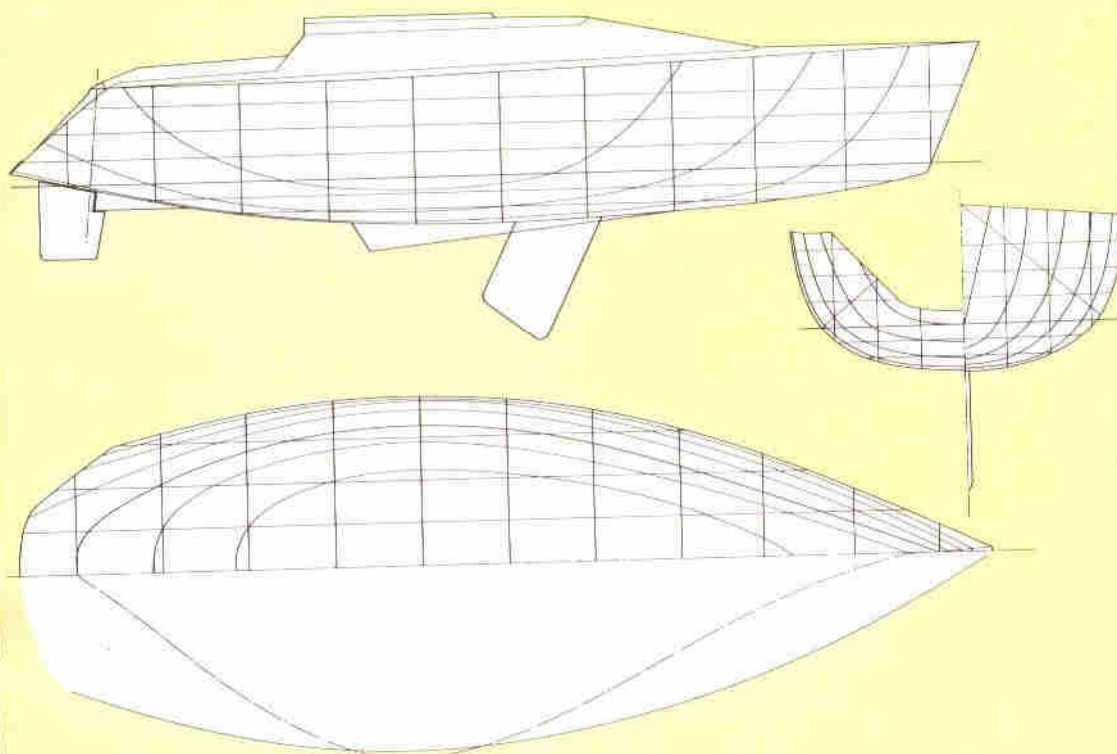
Sur le Feeling 326, le barreur sent la différence quand l'équipage s'assied au vent.



Le Feeling et l'Ovni mettent le nez à la plage dans l'anse déserte du Veillon, un site enchanteur à quelques milles des Sables-d'Olonne.



## Plans de formes du Feeling 326 DI



plus voilé, le Feeling démarre plus rapidement dans la petite brise, c'est-à-dire jusqu'à 12 nœuds de vent réel. Au-delà, l'Ovni profite de sa longueur et de sa raideur à la toile pour marquer un léger avantage, en particulier aux allures portantes où sa foulée donne l'impression de s'allonger un peu plus que celle du Feeling.

Depuis notre essai « à la barre » de l'Ovni 32 (*Bateaux* n° 359), le constructeur a revu le plan de dérive de ce voilier et nous avons été surpris par la douceur de la barre dans la plupart des conditions. Certes, il s'agissait cette fois d'une barre à roue dont la transmission directe par biellette présente l'avantage de ne faire sentir aucun jeu désagréable. Mais il est facile de se rendre compte que le 32 bénéficie désormais d'un équilibre sous voiles naturel qui n'était pas sa qualité première. L'efficacité du safran atteint assez rapidement ses limites au large sous spi lorsque cette coque large « lève la patte ». S'agissant d'un modèle sans vocation régatère, l'inconvénient reste mineur. Deux simples



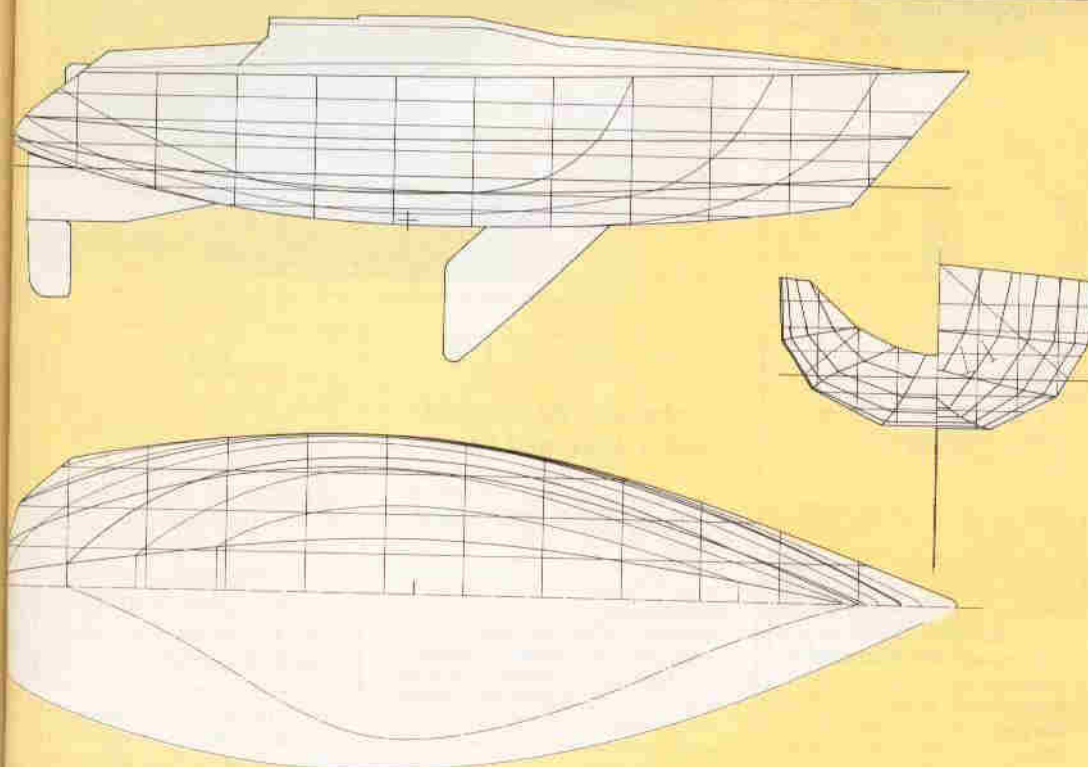
Avec son foc endrillé, le Feeling gagne un peu de cap par rapport à l'Ovni.

bouts avec taquets coinçeurs commandent la descente et la remontée de la lame pivotante qu'il ne faut pas oublier de relever lorsque l'on aborde les faibles profondeurs d'eau, dérive haute.

Le constructeur du Feeling a préféré la solution plus simple d'une lame assez courte et large dont le barreur mesure rapidement la portance dès qu'il lui faut réagir. Le 326 est amusant à faire marcher

car il manifeste une grande sensibilité au réglage de la voilure et même aux déplacements du poids de l'équipage. Néanmoins, avec le safran actuel et une barre franche plutôt courte, le barreur doit souvent lutter contre une certaine fermeté qui disparaît heureusement lorsqu'on a « fait ce qu'il faut ». Pour cela, la position de la grande-écoute à portée de main dans le cockpit est certainement mieux

## Plans de formes de l'Ovni 32



### Equilibre

*Dans sa version actuelle, l'Ovni 32 fait preuve d'une docilité et d'un équilibre sous voiles moins évidents sur le Feeling 326, plus vivant, mais aussi plus exigeant en matière de réglage.*

adaptée que le rail sur le rouf de l'Ovni. Nous avons également remarqué les avales tout avec réglage par palan des rails de foc, système qui permet de corriger rapidement la forme d'une voile d'avant qui charge trop. On peut aussi agir sur la dérive et la relever un peu au près dans la brise n'est pas sans influence sur le toucher de barre. Plus exigeant que son rival, mais aussi plus vivant, le Feeling demande nettement plus d'attention de la part de son équipage.

### FEELING 326 DI



En matière de réduction de voilure, la limite paraît un peu plus basse pour le Feeling que nous avons vu obligé de prendre un ris au près avec 18 nœuds de vent

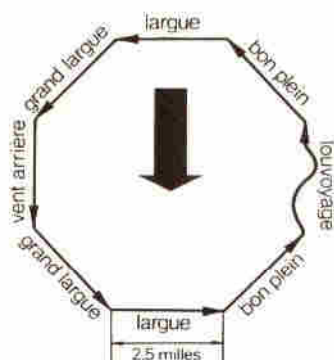
### OVNI 32



réel alors que l'Ovni portait encore toute sa voilure sans manifester de surtoilage. Ce comportement correspond bien à la différence de conception entre le Feeling appa-→



## VINGT MILLES SUR ORDINATEUR



| Allure                       | Gisement<br>du vent | Ovni 32  | Feeling<br>325 DI |
|------------------------------|---------------------|----------|-------------------|
| <b>LEGERE BRISE</b>          |                     |          |                   |
| <b>5 nœuds de vent réel</b>  |                     |          |                   |
| Louvoyage (VMG près)         | 0°                  | 2,10     | 2,07              |
| Bon plein                    | 45°                 | 3,04     | 3,08              |
| Large                        | 90°                 | 4,46     | 4,58              |
| Grand large                  | 135°                | 3,71     | 3,81              |
| Vent arrière (VMG portant)   | 180°                | 2,75     | 2,83              |
| Temps du parcours            | —                   | 6h12'47" | 6h7'7"            |
| <b>PETITE BRISE</b>          |                     |          |                   |
| <b>10 nœuds de vent réel</b> |                     |          |                   |
| Louvoyage                    | 0°                  | 3,55     | 3,48              |
| Bon plein                    | 45°                 | 5,28     | 5,30              |
| Large                        | 90°                 | 6,45     | 6,68              |
| Grand large                  | 135°                | 6,02     | 6,21              |
| Vent arrière                 | 180°                | 4,74     | 4,86              |
| Temps du parcours            | —                   | 3h47'4"  | 3h43'47"          |
| <b>BONNE BRISE</b>           |                     |          |                   |
| <b>20 nœuds de vent réel</b> |                     |          |                   |
| Louvoyage                    | 0°                  | 4,63     | 4,43              |
| Bon plein                    | 45°                 | 6,62     | 6,69              |
| Large                        | 90°                 | 7,56     | 7,69              |
| Grand large                  | 135°                | 7,88     | 8,41              |
| Vent arrière                 | 180°                | 6,93     | 7,12              |
| Temps du parcours            | —                   | 2h57'7"  | 2h54'27"          |

Les vitesses sont exprimées en nœuds.

renté à une famille de voiliers étudiés pour briller, même par tout petit temps, alors que les Ovni jouent plutôt sur la décontraction en croisière.



Sur l'Ovni, un aileron fixe protège l'hélice et le safran relevable.

## AU MOTEUR

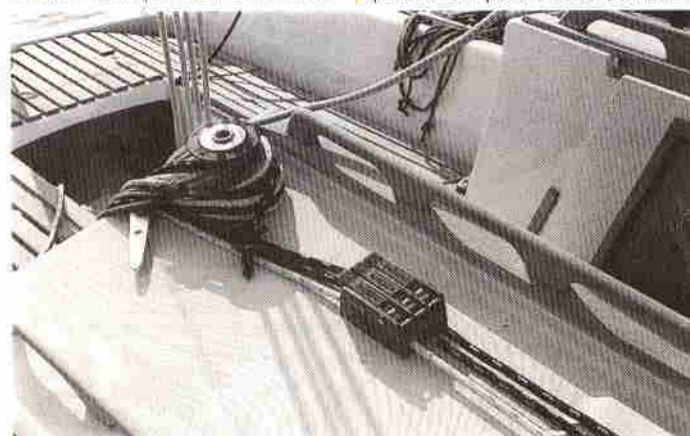
### L'absence de compte-tours joue des tours

Nous avons eu beaucoup de mal à croire que nos deux voiliers étaient équipés d'un moteur de même puissance tant leurs réactions à l'accélérateur ne se ressemblaient pas. Sur le Feeling, la réponse s'effectuait quasi instantanément, le bateau s'élançant franchement y compris en marche arrière, tandis que le 32 donnait l'impression de mouliner dans le vide, malgré son hélice tripale, avant de daigner s'ébranler lentement au bout d'un temps mort gênant pour les manœuvres délicates. Bien sûr, la différence de déplacement intervient et l'on verrait mieux l'Ovni 32 équipé d'un 25 ch que d'un 18 ch, mais en approfondissant nos recherches pour éclaircir ce mystère, nous nous sommes rendu compte que le 32 était monté avec une course des gaz beaucoup plus longue et qu'en poussant la manette jusqu'au plancher de cockpit, on obtenait une puissance normale.

## 30°

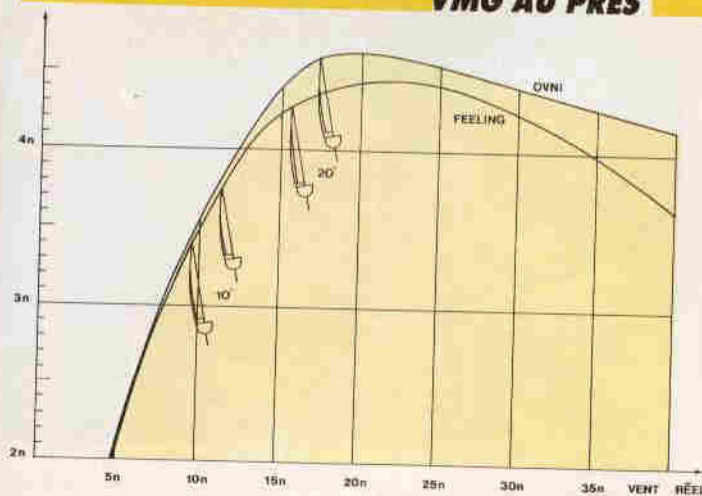
Une gîte déjà importante à ne pas dépasser pour un bon rendement théorique. Dans la pratique, en restant entre 20° et 25°, le bateau est nettement plus confortable et beaucoup plus facile à barrer.

Dans ce genre de situation, l'absence de compte-tours n'arrange rien. Il faut paraître un gros supplément pour avoir droit à cet instrument sur les moteurs de petite puissance. Il en faut également sur le tarif de l'Ovni pour faire monter une jauge de carburant livrée en série avec le Feeling. Le chantier Alubat se refuse à installer les tableaux de bord dans le cockpit afin d'éviter des ennuis comme le contacteur de démarrage grippé. La solution du tableau du Feeling installé bien en vue du barreur avec un Plexi de protection paraît tout de même



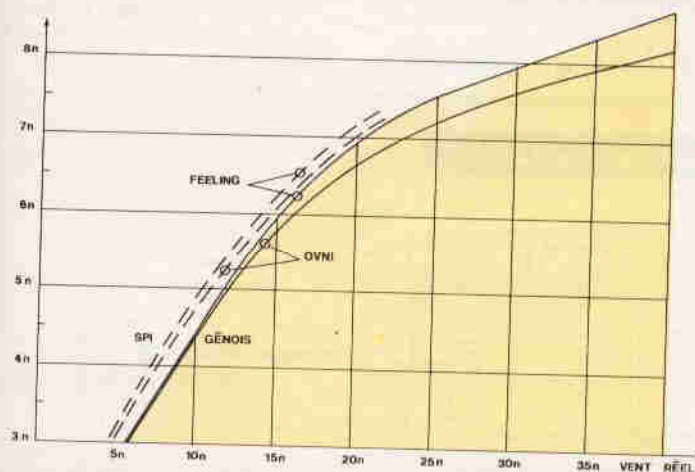
Des mains courantes bien positionnées encadrent la descente du Feeling.

## VMG AU PRÈS



Les courbes tracées représentent le gain au vent (VMG) obtenu par chacun des voiliers pratiquant le meilleur compromis cap/vitesse au louvoyage. En abscisse, la vitesse du vent réel (ne pas confondre avec celle du vent apparent indiquée par l'anémomètre). La courbe propre à chacun des bateaux analysés permet de connaître leur VMG pour une vitesse du vent donnée. Elle fournit également une indication sur la gîte qui correspond au VMG et permet de vérifier lequel des deux bateaux gîte alors le plus tôt. On note que pour ces deux dériveurs il faudra toujours réduire avant d'atteindre 30° de gîte, inclinaison pour laquelle ils ne peuvent atteindre leur meilleur VMG quelle que soit la force du vent.

## VMG AU PORTANT



Elles représentent le gain obtenu dans le sens du vent par chacun des deux voiliers naviguant de part et d'autre du plein vent arrière pour obtenir la meilleure progression. En abscisse, la vitesse du vent réel (ne pas confondre avec celle du vent apparent indiquée par l'anémomètre). La courbe propre à chacun des bateaux analysés permet de connaître leur VMG pour une vitesse de vent donnée. Le tracé plein indique les performances sans porter le spi, et le tracé en pointillés, celles que l'on peut espérer obtenir en hissant cette voile. Nos calculs étant réalisés dans une optique croisière, les courbes sous spi n'ont pas été prolongées au-delà de 20 nœuds de vent réel.



Amateurs de mouillages peu profonds, Feeling 326 et Ovni 32 savent aussi allonger la foulée en mer.





Le blossage prévu pour le guindeau encombre la plage avant du Feeling, plus logique. Les deux constructeurs cachent les tirettes d'arrêt, celui de l'Ovni dans la descente tandis que Kirié préfère le coffre à voiles, plus à portée du barreur. On peut espérer qu'un jour, comme dans l'automobile, les constructeurs se mettront à peu près

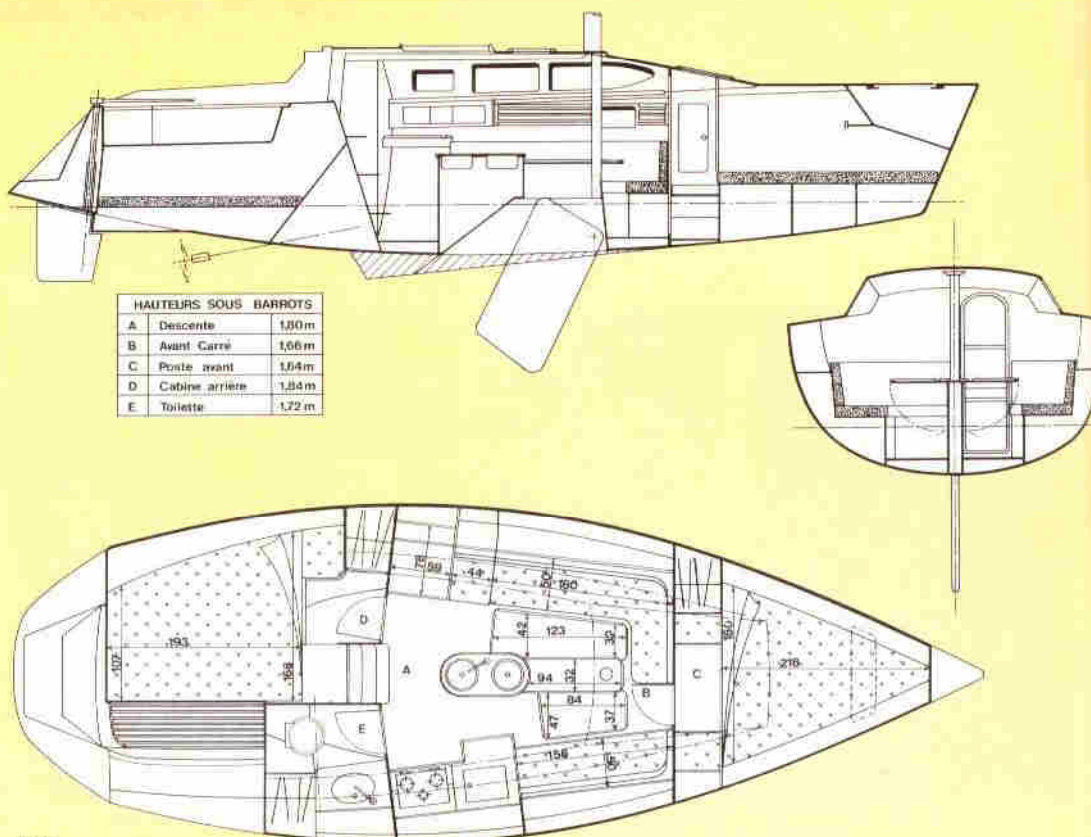


Jusqu'à l'étrave, le pont de l'Ovni 32 est couvert d'un antidérappant efficace, d'accord sur la solution la plus pratique pour l'utilisateur.

En matière de giration, le Feeling est favorisé par son plan de dérive dépourvu d'aileron arrière fixe et tourne sur place comme un quillard, ce qui n'est pas le cas de l'Ovni dont les évolutions sont plus

lentes, surtout en marche arrière. On est loin toutefois du refus manifesté par certains dériveurs intégraux de l'époque héroïque de reculer sur le mauvais bord et, avec un peu de vitesse, le barreur réussit maintenant tous ses créneaux.

### Plans des emménagements du Feeling 326 DI



## Tout pour l'étrave

*Nos deux voiliers, bien soignés en ce qui concerne le mouillage avant, ne sont absolument pas équipés pour mouiller par l'arrière, une précaution pourtant indispensable pour mettre le nez sur le sable.*

## SUR LE PONT

### Pas de mouillage arrière. Un oubli?

Les deux bateaux étant dotés de rouf en sifflet, leur plage avant est forcément de dimensions modestes. Néanmoins, l'Ovni 32 marque

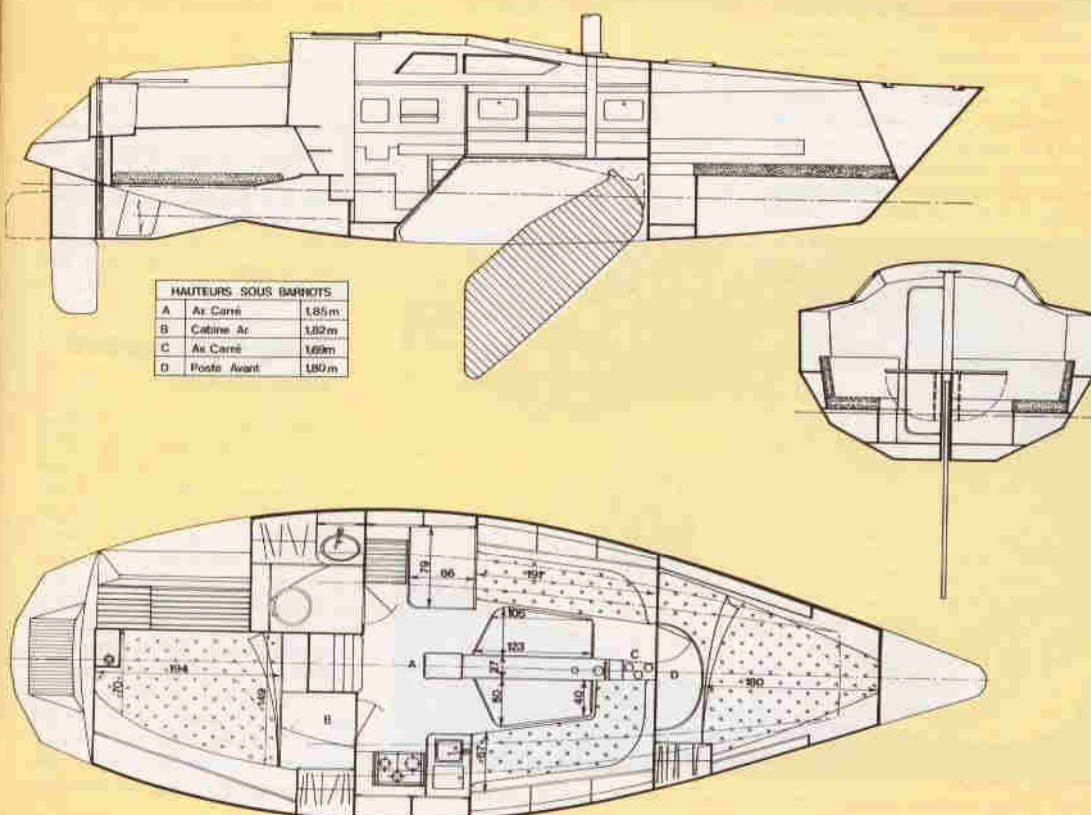


Dans le grand cockpit de l'Ovni, des vide-poches sur toute la longueur des hiloires.

un premier avantage avec un coffre à mouillage bien plat alors que celui du Feeling arbore un bossage destiné à abriter le guindeau à bonne hauteur par rapport au davier d'étrave. L'astuce du constructeur du 32 a consisté à creuser l'étrave pour y encastrer les

réas de chaîne, opération beaucoup plus facile sur une coque alu qu'avec un moule pour le polyester. Ce système évite aussi tout ragage de la chaîne sur le pont, un souci que le chantier Kiré a supprimé avec une plaque de protection en inox. On peut remarquer →

## Plans des emménagements de l'Ovni 32



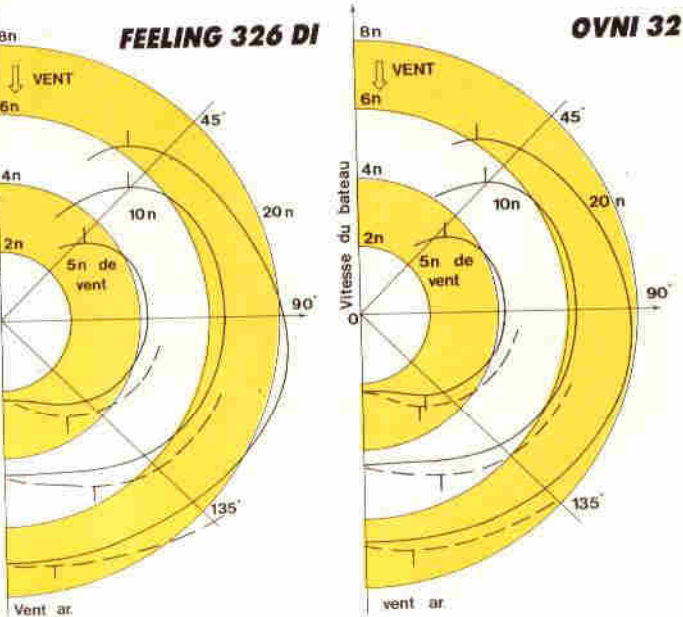


## 6 nœuds

*Pour atteindre cette vitesse au près, nos deux voiliers exigent au moins vingt nœuds de vent réel. Plus raide, l'Ovni 32 gagne dans ces conditions deux minutes par heure delouvoyage.*

que sur ces modèles particulièrement adaptés aux mouillages forains, les constructeurs ont soigné les problèmes d'ancre, tout au moins à l'avant.

Pour le mouillage par l'arrière, indispensable lorsque l'on veut mettre le nez à la plage — nous en avons fait l'expérience encore une fois au cours de cet essai —, aucun accastillage spécial n'est prévu. Sur le Feeling, nous nous sommes servis d'un winch de génôis auto-enrouleur pour haler sur la ligne d'ancre arrière. L'équipage de l'Ovni aurait pu en faire autant s'il ne s'était trouvé confronté à une ancre qui ne crochait pas et l'empêchait de lutter contre le courant traversier. Au cours de cette manœuvre, nous avons pu apprécier la différence de taille entre la jupe de l'Ovni où l'on peut étaler une ancre et son mouillage en conservant de la place pour ses pieds, tandis que celle du Feeling



Chacune des polaires représente la vitesse des deux bateaux testés en fonction du gisement exprimé en degrés et pour trois vitesses : 5, 10 et 20 nœuds de vent réel. Les tirets verticaux placés aux sommets inférieurs et supérieurs des polaires précisent le gisement pour lequel la meilleure progression au vent arrière ou au louvoyage est obtenue. La distance du point O au tiret représente alors la vitesse du bateau et sa projection verticale la progression équivalente plein vent arrière, ou contre le vent (VMG). Au portant, le trait plein indique la vitesse obtenue sans le spi, le tracé en pointillés la vitesse qu'il est possible d'atteindre en hissant cette voile. L'examen de ces polaires vient confirmer les performances proches de ces deux dériveurs, l'Ovni 32 se montrant légèrement plus efficace au près, en particulier à partir de 10 nœuds de vent, et le Feeling 326 plus à l'aise au portant.

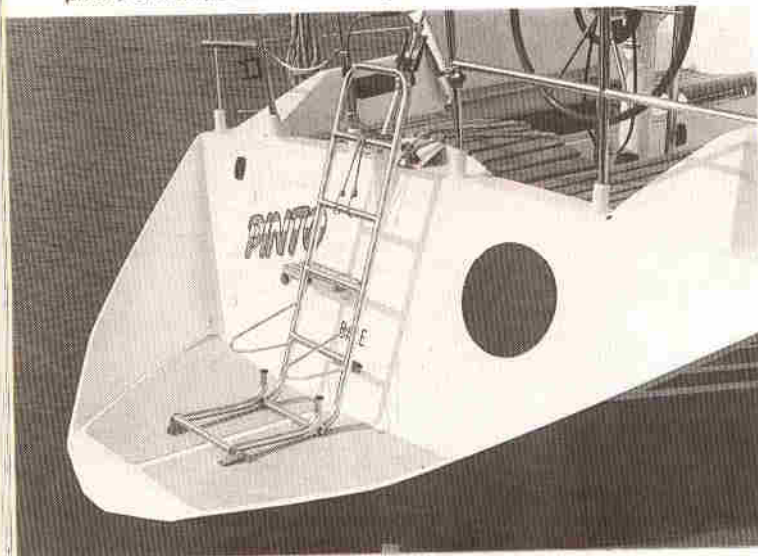
ne dépasse pas les dimensions d'une marche, ce qui est cependant bien pratique pour l'accès par l'arrière. L'échelle de bain en série sur le Feeling est facturée en option sur l'Ovni.

En largeur de passavants, l'Ovni

l'emporte de cinq centimètres sur le Feeling et il faut reconnaître que l'antidérappant type « treadmill » collé sur les ponts en alu surclasse en efficacité et en agrément les picots moulés du polyester. Il est d'ailleurs amusant de constater que le constructeur du Feeling a jugé bon d'en disposer une plaque devant le pied de mât, entre les deux morceaux du pare-brise.

## Cockpit plus grand dans l'Ovni

Décamètre en main, le Feeling mesure 75 cm de moins entre l'étrave et le tableau arrière que son adversaire d'un instant. Il est normal de retrouver une partie de cette différence dans la longueur du cockpit, nettement plus réduite à bord du Feeling d'autant que le rail d'écoute de grand-voile et la banquette transversale prennent respectivement de la place à l'avant et à l'arrière. Alors qu'on pourra naviguer agréablement à deux ou trois dans le cockpit de ce voilier, les banquettes de l'Ovni 32 accueilleront facilement un ou deux équipiers de plus, le canot de



La jupe arrière de l'Ovni, une vraie plate-forme très pratique en croisière.

## ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

| Caractéristiques                                         | Feeling 326 DI       | Ovni 32              |
|----------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Longueur de la coque                                     | 9,55 m               | 10,20 m              |
| Longueur à la flottaison (L)                             | 8,44 m               | 8,16 m               |
| Bau maximal                                              | 3,37 m               | 3,30 m               |
| Bau à la flottaison                                      | 2,78 m               | 2,76 m               |
| Franc-bord avant                                         | 1,18 m               | 1,20 m               |
| Franc-bord milieu                                        | 1,02 m               | 1,04 m               |
| Tirant d'eau minimal                                     | 0,73 m               | 0,51 m               |
| Tirant d'eau maximal                                     | 1,64 m               | 1,94 m               |
| Tirant d'air                                             | 13,00 m              | 13,26 m              |
| Déplacement en charge (D)                                | 4 420 kg             | 5 250 kg             |
| Poids en ordre de marche                                 | 3 550 kg             | 4 200 kg             |
| Poids du lest                                            | 1 460 kg             | 1 700 kg             |
| Nature du lest                                           | Fonte                | Fonte                |
| Poids de la dérive                                       | 90 kg                | 170 kg               |
| Nature de la dérive                                      | Polyester            | Aluminium            |
| Largeur des passavants                                   | 0,48 m               | 0,50 m               |
| Catégorie de navigation                                  | 2 <sup>e</sup>       | 1 <sup>re</sup>      |
| Jauge en douane (tonneaux)                               | —                    | —                    |
| Surface du triangle AV (1)                               | 21,64 m <sup>2</sup> | 23,40 m <sup>2</sup> |
| Surface maxi du géniois (2)                              | 33,45 m <sup>2</sup> | 36,43 m <sup>2</sup> |
| Surface du foc n° 1                                      | 15,36 m <sup>2</sup> | 21,83 m <sup>2</sup> |
| Surface de la grand-voile (3)                            | 18,06 m <sup>2</sup> | 18,70 m <sup>2</sup> |
| Surface maxi (2+3) (V)                                   | 51,51 m <sup>2</sup> | 55,13 m <sup>2</sup> |
| Surface sur la jauge                                     | 39,70 m <sup>2</sup> | 42,10 m <sup>2</sup> |
| Surface Spi                                              | 65,70 m <sup>2</sup> | 79,80 m <sup>2</sup> |
| Tension d'écoute pour voilure maxi et 20° de gîte        |                      |                      |
| géniois                                                  | 270 kg               | 260 kg               |
| grand-voile                                              | 260 kg               | 280 kg               |
| Surface du maître-couple immergé en charge (B)           | 1,05 m <sup>2</sup>  | 1,17 m <sup>2</sup>  |
| Surface dérive                                           |                      |                      |
| dérive seule                                             | 2,80 m <sup>2</sup>  | 2,96 m <sup>2</sup>  |
| aileron                                                  | 0,94 m <sup>2</sup>  | 1,22 m <sup>2</sup>  |
| aileron AR                                               | 0,42 m <sup>2</sup>  | 0,29 m <sup>2</sup>  |
| safran                                                   | 0,39 m <sup>2</sup>  | 0,65 m <sup>2</sup>  |
| Surface de dérive totale                                 | 4,55 m <sup>2</sup>  | 5,12 m <sup>2</sup>  |
| Surface mouillée totale (M)                              | 20,84 m <sup>2</sup> | 21,63 m <sup>2</sup> |
| Position du centre de dérive et du centre de carène (CD) |                      |                      |
| Par rapport au milieu de la flottaison (en % de L): (CC) | 3,5 %                | 8 %                  |
| Écart entre CV et CD                                     | 6,8 %                | 6,2 %                |
| en % de L                                                | 15,8 %               | 23,4 %               |
| Stabilité initiale                                       |                      |                      |
| MR par degré                                             | 86,38 kg/m           | 93,06 kg/m           |
| Raideur à la toile                                       |                      |                      |
| 15°                                                      | 3,93                 | 3,93                 |
| 30°                                                      | 7,08                 | 7,22                 |

Calculs effectués par Rémi TRISTAN avec la collaboration du CRAIN.

survie accessible par le tableau arrière libérant un volume précieux.

Cabine arrière oblige, la profondeur de cockpit reste limitée sur les deux bateaux, mais cela reste dans des normes tout à fait acceptables, et d'ailleurs aucune critique ne concerne l'ergonomie des banquettes et de leurs dossiers bien



Le tableau de bord du Feeling est proche du barreur, mais sans compte-tours.

inclinés. Les deux constructeurs ont adopté des lattes de teck ajourées pour laisser passer l'eau à travers les bancs de cockpit; c'est à coup sûr la solution la plus confortable qui permet d'éviter les bains de siège par mauvais temps. Dans les hiloires de l'Ovni, le chantier a aménagé trois équipets de chaque côté, un vrai plaisir pour ranger les glènes et les manivelles de winch. Mais c'est évidemment beaucoup plus facile à installer sur une construction en alu que sur un pont en polyester.

En matière d'accastillage de voiles, le Feeling l'emporte par les possibilités de réglage rapide des chariots d'écoute, des coinceurs de drisse plus élaborés et un ridoir à volant pour le pataras. Nous avons aussi remarqué que Kirié montait maintenant des chaudières à rouleaux latéraux pour économiser les amarres. Un peu plus simple, l'accastillage de l'Ovni 32 appelle peu de critiques et nous avons apprécié aussi bien les taquets intermédiaires pour les gardes que le deuxième winch sur le rouf. Destiné à la manœuvre du palan de dérive, il se révèle très pratique pour l'écoute de spi. Nous critiquons souvent la position trop avancée du rail d'écoute de grand-voile lorsqu'il est placé sur le rouf devant le capot de descente. Dans le cas de l'Ovni, celle-ci est suffi-



samment reculée pour que le point d'écoute reste assez en arrière de la bôme pour un contrôle convenable de la grand-voile.

## EMMENAGEMENTS

### Feeling 326 : une étonnante clarté

**Descente :** en fait, on obtiendrait presque la descente idéale en additionnant les bonnes idées de chaque bateau. Le capot du Feeling est encadré de superbes mains courantes comme on aimerait en voir sur tous les voiliers, et la porte en retrait par rapport à la cloison de rouf forme un petit sas pratique pour se caler. En revanche, les trois marches sont très espacées et nous préférons nettement l'échelle à cinq marches de l'Ovni, d'autant plus que ses montants ajourés font office de mains cou-



Un carré clair et rembourré derrière l'évier central caractéristique du Feeling.

rantes. Avantage aussi à l'Ovni pour sa zone humide en revêtement pastillé antidérapant, beaucoup plus fonctionnelle que le plancher joliment verni mais glissant du Feeling. En matière de hauteur sous barrots, l'Ovni fait plus « grand bateau » avec 1,85 m au pied de l'échelle, mais le Feeling atteint le 1,80 m réglementaire.

**Cuisine :** dans un voilier, la taille de la cuisine est généralement limitée par la longueur de la tranche de coque utilisée. En installant le bloc évier du Feeling au centre du bateau, le cabinet Harlé reprend la disposition ingénieuse testée avec succès sur le Romanée, et qui se justifie encore mieux sur un dériveur en se greffant sur le puits.

## LE POINT DE VUE DU TECHNICIEN

Dus au crayon de Philippe Briand pour l'Ovni 32 et Philippe Harlé et Alain Mortain pour le Feeling 326, ces deux dériveurs intégraux se révèlent souvent proches par certaines caractéristiques, même si la comparaison est malaisée entre la carène à triple bouchain dessinée pour l'alliage léger de l'Ovni et la carène en forme du Feeling. D'un déplacement sensiblement plus léger pour une longueur de flottaison supérieure, en raison notamment de son étrave moins inclinée, le Feeling possède des entrées d'eau légèrement plus fines au niveau de la flottaison. Le maître-bau, de section proche de celle de son concurrent, présente bien sûr une surface moindre. Ce résultat étant obtenu grâce à un creux plus faible, alors que la largeur à la flottaison est très voisine.

Les formes arrière sont proches dans leurs parties immergées, mais les formes plus évasées de l'Ovni offrent une largeur plus importante au niveau du pont. Ajoutons que nos 32 pieds présentent un écart de longueur de coque de près de deux pieds, ce qui montre que cette

unité de mesure, prise par les chantiers, peut varier sensiblement d'un constructeur à l'autre.

Le dessin des appendices est dicté par l'option dériveur intégral choisie et pour permettre un échange aisé. L'Ovni échoue sur son fond plat au-delà du dernier bouchain et, l'aluminium résistant bien, la dérive rentre complètement. L'aileron arrière venant protéger le safran relevable et l'hélice. Le Feeling reçoit, quant à lui, une semelle de fonte fixée sous la coque, dessinée comme une véritable fausse quille, qui évite le contact du fond directement sur le polyester, supprime ou du moins réduit grâce à sa pente l'appui du safran fixe et court sur le fond.

Tous deux gréés en tête, nos deux dériveurs ont des longueurs de mât et des surfaces de grand-voile équivalentes, l'Ovni possédant un triangle avant plus important, ce qui lui permet de porter des génois et des spis plus grands, justifiés par un déplacement plus fort. La position avancée du centre de dérive et un écart CV - CD plus faible pour le Feeling donnent un bateau vivant par petit temps mais qui

aura tendance à devenir légèrement ardent dès que la brise monte et que la carène gîte.

D'une façon générale, les performances prédites par l'ordinateur sont très proches, son déplacement léger donnant un petit avantage au Feeling au portant et notamment sous spi. Les polaires sous spi ont été tracées en pointillés alors que les traits pleins représentent la vitesse que l'on peut atteindre sans cette voile. Elles sont interrompues lorsque l'allure devient trop proche du vent, et ce d'autant plus que le vent est plus fort, car la force de dérive devient alors trop importante et, liée à la gîte, déséquilibre la carène qui va alors partir d'autant plus facilement au lof que les safrans courts ou relevables nécessaires pour un dériveur intégral sont moins efficaces que le safran profond d'un quillard. L'écart existant entre polaire en pointillés et en trait plein montre que l'on peut, d'une façon générale, espérer gagner 0,5 à 0,6 nœud environ en hissant le spi pour les allures comprises entre le grand large et le vent arrière.

Rémi TRISTAN ■





Beaucoup de menuiseries soignées habillent le carré plus classique de l'Ovni.

Grâce à cela, il reste un grand plan de travail d'un seul tenant à côté du four. L'Ovni 32 est traité de façon plus classique, ce qui ne laisse la place que pour un seul évier, mais le constructeur a lui aussi utilisé le puits de dérive pour y accoler un petit meuble de rangement comportant une tablette rabattable.

Dans les deux bateaux, le cuisinier dispose d'un appui pour travailler à la gîte. Pour les départager, il faut jouer sur le volume et la division des rangements favorables à l'Ovni. Le Fee-

ling se défend cependant fort bien, avec des arguments commerciaux de choc comme l'équipement électrique de la glacière en série et un four en inox. A noter que chacun de ces modèles comporte un hublot ouvrant bien placé au-dessus du poste de cuisson.

**Carré :** respectant une disposition classique et quasi-symétrique avec une couchette entière sur chaque bord, le carré de l'Ovni est calculé pour six personnes assises à table. On y retrouve le petit inconvénient du puits de dérive formant un cul-de-sac sur l'avant pour les occu-

## 6 à 5

En places assises à table, l'Ovni 32 gagne d'un couvert. Mais le carré du Feeling 326 se transforme en couchette double pour les invités surprise.

pants de la banquette tribord. Dans un style plus décontracté, donné par le double bourrelet des dossiers et un intérieur beaucoup plus clair, le carré du Feeling offre une meilleure circulation, mais on perd une place à table du côté tribord où la banquette ne fait que deux places. En revanche, la couchette bâbord comporte une extension pour former une couchette double.

L'aménagement des deux carrés illustre un peu la querelle des anciens et des modernes, selon que l'on préfère les couchettes de mer et les équipets fermés de l'Ovni ou l'aspect salon et le →



A bord de l'Ovni, tout ce qu'il faut pour un navigateur exigeant.



La table à cartes du Feeling tourne le dos à la marche pour agrandir le carré.

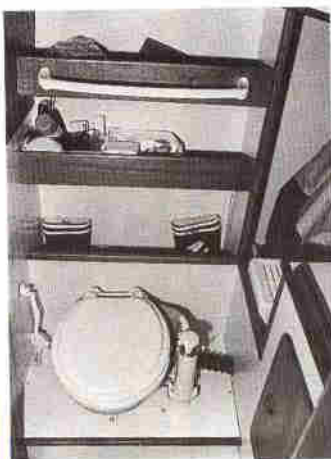




La couchette bâbord du carré du Feeling se transforme en couchette double.

volume visuel du carré du Feeling, favorisé par une étonnante clarté provenant des nombreux hublots du rouf. Par temps très chaud, il faut même limiter l'effet de serre, l'Ovni restant un peu plus frais grâce à ses vaigrages en bois qui doublent entièrement la coque et le pont. Les deux constructeurs ont pensé à donner la vue sur la mer dans le carré par l'intermédiaire de hublots de coque fixes.

**Navigation :** si l'on tient particulièrement à disposer d'un coin navigation parfaitement séparé, celui de l'Ovni 32 respecte beaucoup plus la disposition traditionnelle. Dans « le bon sens », le navigateur a droit à un siège galbé et une cloison pour s'adosser devant une table de bonnes dimensions. Dans le Feeling, le navigateur tourne le dos à la marche et son siège ne fait



Pas de douche, mais des rangements variés dans les toilettes de l'Ovni.

## Cigale ou fourmi

*Le confort, cela se juge le mètre à la main, mais c'est aussi une question d'esprit. Tel skipper minutieux aime prévoir un objet pour chaque circonstance et apprécie un voilier surtout par son nombre d'équipets. Tel autre partirait pour traverser l'océan avec un jean de rechange et quelques T-shirts. C'est la différence entre la cigale et la fourmi. La première préférera le Feeling 326, son style novateur, sa clarté et son espace, ses cabines accueillantes et sa douche. La fourmi adoptera plutôt l'Ovni 32 pour son côté fonctionnel et ses nombreux rangements.*

que prolonger la banquette du carré, à un niveau un peu bas pour travailler agréablement. Mais le minimum est assuré avec une petite bibliothèque, un casier à jumelles et une surface importante sur la cloison de cabine arrière pour fixer les appareils électroniques dont le câblage disparaîtra dans la penderie. Cet essai nous a permis encore une fois de constater les efforts des constructeurs en matière d'installation électrique, qu'il s'agisse du tableau très complet et accessible du Feeling ou du contacteur de batterie astucieusement placé dans le socle du siège de navigateur de l'Ovni.

**Poste avant :** à tout seigneur, tout honneur ; en dépit de sa coque plus courte, le Feeling offre un confort plus raffiné. Des petits bancs très pratiques pour s'asseoir de chaque côté de l'entrée à la couchette vraiment large à la tête, sa cabine avant est plus accueillante que celle de l'Ovni, qui peut néanmoins opposer la taille de sa penderie et de ses équipets et une meilleure hauteur sous barrots, le rouf tombant moins rapidement sur l'avant. En dormant à l'avant de l'Ovni, nous avons apprécié l'isolation procurée par les vaigrages en bois, matériau au contact plaisant. A ce propos, le chantier Kirié nous a annoncé le remplacement pro-





*Des vitesses sous spi si voisines qu'il faut des ruses de régatiers pour départager nos concurrents.*

chain de ses vaigrages en textile, genre grosse toile, par du Skaï, plus résistant dans le temps.

**Cabine arrière :** grâce à l'angulation des cloisons encadrant la descente et à un angle de cockpit un peu moins proéminent, l'entrée de la cabine arrière du Feeling semble moins exiguë que celle de l'Ovni. L'absence d'équipet latéral contre le bord du Feeling contribue aussi à augmenter l'impression de volume et on peut s'adosser tout à fait confortablement en travers de la couchette pour bouquiner. Toujours ce côté un peu plus décontracté par rapport à l'Ovni, plus meublé si l'on peut dire, avec des facilités de rangement qui se paient par des volumes moins dégagés. Un choix à faire entre l'esprit cigale et l'esprit fourmi. Le tableau arrière de l'Ovni est percé par un grand hublot circulaire du meilleur effet pour la luminosité et la vue dans la couchette. En matière d'aération, on peut, sur les deux modèles, établir un courant

d'air entre le hublot ouvrant sur le rouf et l'autre sur le cockpit, mais nous n'avons pas trouvé d'aération permanente décidément bien difficile à obtenir des constructeurs.

**Toilettes :** le constructeur de l'Ovni pense que, même dans un 32 pieds, la douche ne se justifie que comme argument de vente, la taille des toilettes étant trop limitée pour une utilisation valable. Il a préféré aménager ce local avec des rangements fonctionnels, sans aucun doute très réussis. Les rangements du 326 sont nettement plus sommaires, mais le chantier va s'efforcer de rendre la douche réellement utilisable en adoptant la solution de plus en plus répandue d'une cabine monobloc en polyester. On peut aussi remarquer que le Feeling dispose de l'eau sous pression en standard, mais avec des réservoirs tournant autour de 200 l sur les deux modèles, le risque de gaspillage est plus réduit avec les pompes à pied de l'Ovni.

### **FEELING 326 DI**

**Constructeur :** Kirié, BP 1839, 85118 Les Sables-d'Olonne.  
Tél. : 51.21.18.83.

**Architectes :** Philippe Harlé et Alain Mortain.

**Prix :** avec grand-voile, génois médium et tourmentin, moteur 18 ch Diesel, eau sous pression, 441780F.

### **OVNI 32**

**Constructeur :** Alubat, BP 73, 85102 Les Sables-d'Olonne.  
Tél. : 51.21.08.02.

**Architecte :** Philippe Briand.

**Prix :** avec grand-voile, génois enrouleur, moteur 18 ch Diesel, 506820 F.

## **RAPPORT QUALITE/PRIX**

### **Moins d'options dans le Feeling**

Il y a quinze ans, une comparaison de ce genre aurait tourné presque exclusivement autour du dilemme alliage léger ou polyester, la formule dériveur intégral suscitant alors une certaine méfiance. Il semble bien qu'aujourd'hui ce débat soit dépassé, chaque matériau ayant surmonté ses maladies structurelles, qu'il s'agisse de l'électrolyse ou de l'osmose, qui permettent de renvoyer la balle dans chaque camp. L'alliage léger exige toujours des précautions à la construction et le respect de quelques règles d'utilisation, moyennant quoi il peut se targuer d'une excellente tenue dans le temps. Avec le recul des années et les nouveaux traitements anti-osmose dont bénéficient les coques en plastique, la question de la longévité ne se pose pas pour elles, au grand dam des constructeurs qui préféreraient voir se réduire le parc d'occasion.

Protégé par sa galette de fonte, le Feeling 326 n'a aucune raison de plus souffrir à l'échouage que l'Ovni 32, et nous avons vu qu'il ne fallait pas compter sur les performances pour départager nos deux 32 pieds. Le choix se fera en premier lieu sur une question de budget, la différence de prix de base déjà significative étant augmentée par les nombreux suppléments que doit supporter l'Ovni 32 pour arriver au niveau d'équipement de son rival. En revanche, la taille joue en faveur de l'Ovni 32 qui fait beaucoup plus gros bateau, tant dans son comportement sous voiles que par ses emménagements qui accordent beaucoup d'importance aux rangements diversifiés. On peut aussi opposer le look dernière mode du 326 à l'esthétique plus sérieuse et plus rustique dictée par le matériau de l'Ovni 32.

Quel que soit le choix, on sera sûr de disposer d'un voilier assez marin pour la grande croisière, assez confortable pour vivre sans courbatures et tout de même capable de vous déposer au ras des plages. Cela vaut bien de dépenser un peu plus que pour un quillard, d'autant que les mouillages forains économisent les frais de marinas.

Jacques MONSAULT ■