



Le 326 se révèle très vivant dès que la brise rentre.



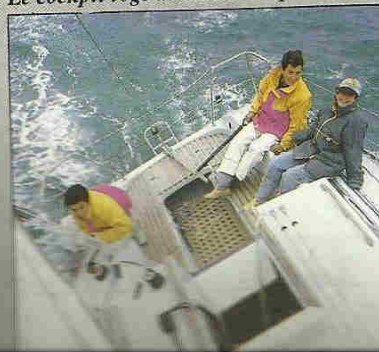
Bois clair et vastes hublots pour un carré particulièrement lumineux.

Gare aux vastes panneaux de plexiglass très glissants.

La cuisine en U assure un excellent calage à la gîte.



Le cockpit loge aisément six personnes.



FEELING

Avec le Feeling 326, Kirié, Philippe Harlé et son associé Alain Mortain ont dû, par la force du temps qui passe, se livrer à un exercice difficile : celui de donner un successeur à un bateau apprécié, le Feeling 920.

Leur but : faire mieux dans tous les domaines. Vitesse, habitabilité et productivité dans la construction. Leur chance : disposer d'un point de départ, d'une base de comparaison. Philippe Harlé ne s'est donc pas privé de faire tourner les fameux VPP (programmes de prédiction de vitesse) sur son ordinateur. Cette régate théorique entre les deux frères ennemis a accouché d'une carène légèrement plus longue à la flottaison. D'après les chiffres, l'héritier est un peu plus rapide à toutes les allures.

Les différences les plus visibles concernent l'habitabilité, intérieure et extérieure. Le cockpit a grandi, le rouf a pris de l'ampleur — ce qui n'affine pas forcément une ligne générale déjà bien ventrue — et le tableau arrière abrite désormais une marche équipée d'une échelle de bain.

Lumière

Pour sacrifier à la mode actuelle et améliorer l'échange lumière naturelle-visibilité, les panneaux de plexiglass fumé se sont élargis. Les concepteurs ont même pris le risque d'en disposer deux en avant du mât, sur la face frontale du rouf, secteur moins fréquenté, d'après eux, que la zone du pied de mât. La pièce d'antidérapant qui les sépare ne fait pas oublier pour autant que ces appréciables entrées de lumière se transforment en patinoire une fois mouillées.

À l'intérieur, les deux cabines ont pris, elles aussi, du volume sans que l'ensemble carré-cuisine-table à cartes n'en souffre trop. Deux ruses sont à l'origine de ce tour de passe-passe : tournée vers

l'arrière, la table à cartes (petite mais accompagnée de nombreux équipets) utilise le banc du carré comme siège de navigateur, et la conception de la descente (raide) et de la cuisine (en U) permettent encore de sauver un peu d'espace sur bâbord.

On trouve donc deux cabines de bonne taille. Hauteur sous barrots conséquente dans celle de l'arrière, sièges latéraux et nombreux rangements dans sa consœur avant.

La décoration intérieure, basée sur l'usage intensif de l'orme massif, bois blond aux reflets chaleureux, est soignée sans être très originale. En revanche, la modernité de la cuisine en U réjouira les maîtres queue qui y trouveront des commodités agréables comme cette planche à découper sur la face intérieure des cache-évier, l'eau froide sous pression et un logement prêt à recevoir le groupe froid qui transformera la glacière en réfrigérateur. Fait rare sur un bateau de moins de dix mètres, elle assure, par son dessin, un excellent calage à la gîte sur les deux bords.

La table du carré, au dessin très travaillé, acceptera sept couverts. Repliable sur tribord, elle demande une petite manipulation de son plan bâbord pour devenir le complément d'un couchage pour un adulte de grand gabarit ou deux enfants. Son confort en navigation bâbord amure n'est pas garanti... Pour ceux que la mécanique concerne, par goût ou par nécessité, l'accessibilité du moteur est parfaite. En revanche, ceux qui naviguent beaucoup seront peut-être ennuyés par les planchers vissés, voire choqués par la moquette inamovible de la cabine arrière (à portée d'embranchement de la descente) qui cache *ad vitam aeternam* des fils électriques non protégés par une gaine.

Efficace au près

Privés de fuel, donc de moteur, nous avons essayé le Feeling 326 à la voile sous toutes ses coutures. Bateau évolutif, il n'a pas besoin de beaucoup de toile pour quitter son ponton, la quille « accrochant »

326... l'héritier

par Gilles Martin-Raget

photos de l'auteur

plans Robert Dav
et Claude Kirner

bien, même à faible vitesse. Trois versions de lest sont proposées par le chantier : quille longue (plomb), courte (fonte) ou dériveur intégral.

Raide à la voile, le Feeling tient sa route au près sans demander de correction excessive à la barre, mais supporte difficilement d'être vauré, ce qu'il signale en remontrant dans l'axe du vent sans demander l'avis du barreur. Il reste sensible à la tenue de ses voiles, répond affectueusement aux réglages du chariot d'écoute de grand-voile et fait l'effort de gagner quelques degrés dans le vent pour ceux qui borderont plat ses génois. Attention, toutefois, de ne pas pointer trop, ce qu'il déteste et fait savoir immédiatement en réduisant sérieusement sa vitesse. Bref, un animal bien vivant pour peu que la brise soit venue. Le barreur est bien calé sur l'hiloire de cockpit, une personne pouvant prendre place entre lui et le balcon arrière.

Etarquer le pataras

Nous avons particulièrement apprécié le fait de pouvoir étarquer le pataras (ridoir à poignées rabattables) pour obtenir un étai raide à souhait, fait assez rare pour être souligné.

Hormis le problème facilement soluble des panneaux de plexiglass, les manœuvres ne posent aucun problème particulier. Les drisses reviennent à plat pont sur tribord du rouf, hale-bas et balancine de spi sur bâbord. Les prises de ris s'effectuent depuis le pied de mât. Le point de tire de génois est, lui, réglable en continu.

Sous spi par force 4, le Feeling se lance dans de belles accélérations, tout en restant stable et bien contrôlable. En revanche, il apprécie moins le largue très serré par manque d'efficacité du safran à cette allure.

Au total, le Feeling 326 se révèle à la hauteur de son prédécesseur, apportant ici et là des améliorations plus conformes aux goûts actuels. Pour un prix situé dans la bonne moyenne, il offre un choix de possibilités intéressantes, notamment une véritable version dériveur intégral. □

LA REVUE DES DÉTAILS

| | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-------------------------|---------|-------------------------------|----------------------|
| PONT | | Accès commandes moteur | +++ | Plafonniers | ++ |
| Circulation | ++ | Lisibilité instruments | - | Aération | ++ |
| Mains courantes | + | Position manœuvre | ++ | Espace de circulation | ++ |
| Chandeliers | ++ | DESCENTE | | CUISINE | |
| Antidérapant | ++ | Facilité de circulation | +++ | Alimentation eau | froide sous pression |
| Rail de fargue | ++ | Antidérapant | +++ | Taille évier | 58x32 |
| MANŒUVRE | | Manœuvre capot | + | Réchaud | +++ |
| Point d'amure de foc | ++ | Étanchéité | ++ | Plan de travail | +++ |
| Rails de foc | +++ | CARRE | | Glacière | ++ |
| Renvois au cockpit | ++ | Finition-esthétique | +++ | Ergonomie | +++ |
| Nombre de winches | 4 | Hauteur sous barrots | 186 | Rangements | ++ |
| Qualité des winches | +++ | Eclairage naturel | +++ | TABLE À CARTES | |
| Barre d'écoute de grand-voile | +++ | Plafonniers | 4 | Format | 60x87 |
| Taquets de foc | ++ | Aération | +++ | Confort | ++ |
| MOUILLAGE-AMARRAGE | | Confort | +++ | Equipets | +++ |
| Ferure d'étrave | ++ | Mains courantes | +++ | Bibliothèque | +++ |
| Chaumard | ++ | Table | +++ | Emplacement électronique | +++ |
| Baïlle à mouillage | ++ | Rangements-équipets | +++ | TOILETTES | |
| Guindeau | - | Accès fonds | + | Lavabo | ++ |
| GRÉEMENT | | CABINE AVANT | | WC | ++ |
| Inertie mât | + | Hauteur sous barrots | 165 | Accès aux vannes | +++ |
| Dormant latéral | ++ | Dimensions couchettes | 215x175 | Douche | ++ |
| Dormant longitudinal | +++ | Rangements | ++ | Confort d'utilisation | ++ |
| Bôme | ++ | Eclairage naturel | ++ | EQUIPEMENTS TECHNIQUES | |
| Tangon | ++ | Plafonniers | + | Installation électrique | 1 bat. 12 V/75 Ah 2 |
| COCKPIT | | Aération | ++ | Pompes | + |
| Taille | 5-6 pers. | Espace de circulation | ++ | Stockage gaz | + |
| Confort au repos | ++ | CABINE ARRIÈRE | | MOTEUR | |
| Confort à la gîte | ++ | Hauteur sous barrots | 185 | Type | Volvo 18 ch |
| Position du barreur | ++ | Dimensions couchettes | 200x170 | Accessibilité mécanique | +++ |
| Coffres | ++ | Rangements | ++ | | |
| Compartiment bib | ++ | Eclairage naturel | +++ | | |

FICHE TECHNIQUE

Architecte :
Philippe Harlé-Alain Mortain.
Constructeur : Kirié Construction nautique SA, route de La Rochelle, 85100 Les Sables-d'Olonne, tél. 51.21.18.83.
Dimensions
Longueur : 9,90 m
Flottaison : 8,28 m
Maitre bau : 3,37 m
Tirant d'eau : 1,30-1,64 m
Déplacement : 3 400 kg
Lest : 1 160 kg

Voilure
Grand-voile : 19,77 m²
Génois : 34,77 m²
Génois médium : 29 m²
Foc : 10 m²
Tourmentin : 6,30 m²
Spi : 72,61 m²

Moteur : Volvo 2002 18 ch
Prix
• quillard : 365 000 F
• dériveur : 389 906 F

