

100 milles à bord



À la sortie des Sables-d'Olonne, la grosse houle et le vent fort nous ont permis de tester le Feeling 32 dans des conditions musclées.

A large photograph of a white sailboat with a dark hull, identified as a 'Feeling 32' by the number '32' on its side. The boat is on a choppy sea with white-capped waves. Three people in red sailing gear are on deck. The mast and boom are visible, and the sky is overcast. The overall scene conveys a sense of active sailing in challenging conditions.

La croisière



Kirié Feeling 32 *nouvelle vague*

Des Sables-d'Olonne au Crouesty en passant par l'île d'Yeu, Hoëdic et Houat, nous avons navigué à bord du voilier de l'année 2000 : le Feeling 32. Au programme : trois jours et deux nuits à bord, quelques milles au moteur et de très longs bords sous spi. Récit...

Texte : Olivia Maincent et Gwendal Jaffry. Photos : Jean-Marie Liot.

100 milles à bord du Feeling 32



Difficile de prévoir au jour près un essai en plein mois d'octobre. Celui du Feeling 32 nous a posé quelques soucis, les dépressions se succédant le long du littoral atlantique. Pourtant, à la rédaction, nous ne sommes pas du genre frileux, à ne sortir que par un temps de demoiselle. Preuve en est : les essais du Grand Pavois qui se sont déroulés dans la brafouagne.

Un voilier marin et innovant

Mais de là à naviguer pas 40 nœuds de vent, il y a une marge... surtout au départ des Sables-d'Olonne et pendant plusieurs jours. Et puis, les 100 milles à bord du voilier de l'année 2000, le Feeling 32, devaient se dérouler sous les meilleurs auspices pour que nous puissions tester l'heureux élu sous toutes les coutures.

On vous l'avait déjà annoncé après nos essais à La Rochelle, le Feeling 32 est un voilier marin pour lequel les architectes Michel Joubert et Patrick Roséo ont tenté d'apporter des innova-



La table à cartes bien pourvue en fargues est aussi dotée de nombreux équipets.

tions. Dans le désordre, ce qui nous a plu d'emblée dès que nous avons mis le pied à bord : le bloc évier central qui donne au carré un petit côté convivial et permet de se déplacer facilement. L'énorme coffre accessible depuis l'intérieur, un cockpit original doté de winches rentrés. Ajoutons à cela le spi asymétrique et les ébénisteries en orme pour parfaire le tableau. Et puis, si nous avons

Clair, confortable et accueillant, le carré du Feeling 32, sur fond de boiseries claires, permet de vivre à cinq sans se bousculer. La table, une fois dépliée, est très grande...

essayé la version quillard, un Feeling 32 dériveur intégral verra le jour début janvier pour le salon de Londres. Ces quelques bords tirés après le Grand Pavois se sont avérés insuffisants pour se faire une idée précise du bateau ; nous avons donc embarqué sacs de couchage, vestes de quart et l'avitaillement nécessaire pour naviguer trois jours à bord du Feeling 32. Premier départ manqué pour l'équipe de *Voile magazine* qui, pour cause de météo, ne larguera pas les amarres ce vendredi. Il va falloir patienter quelques



jours pour pouvoir prendre la mer dans des conditions plus favorables.

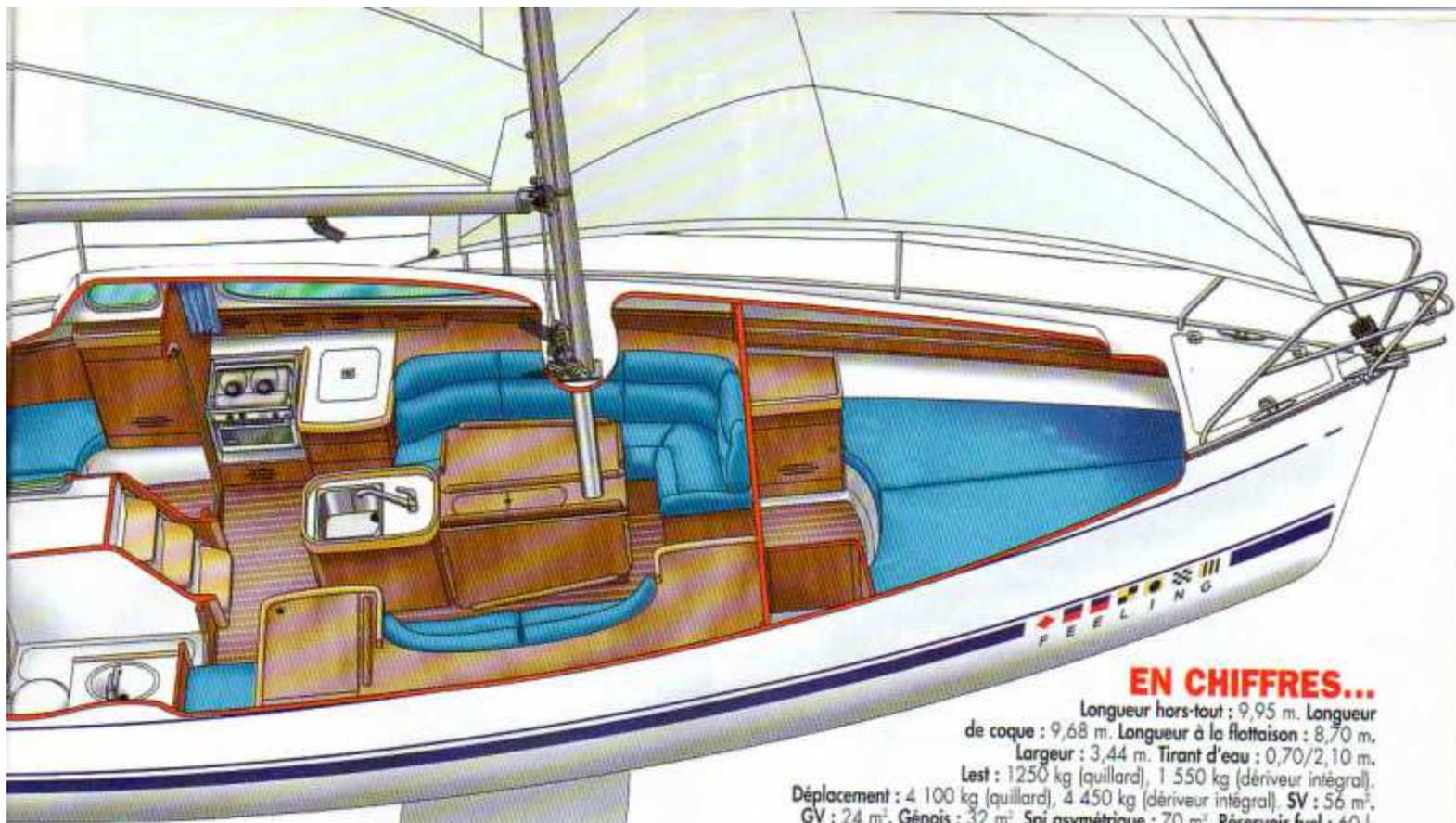
Mais, tout de même. En partant du principe qu'au port, on a toujours l'impression que le vent est plus fort, la tentation était trop grande d'aller jeter un œil à la sortie du chenal des Sables. Deux ris dans la grand-voile – ils sont automatiques ce qui est bien pratique – génois bien roulé, malgré la forte houle, notre Feeling 32 se comporte plutôt bien et comme prévu le vent ne souffle pas à décorner les bœufs. Nous sommes presque sous-toilés.

Confortable, même à la gîte

À la barre en revanche, même avec les doubles safrans, la houle le rend difficile à tenir : il faut s'y accrocher des deux mains au moment de passer la vague. Des conditions certes un peu extrêmes, mais qu'il est toujours bon de rencontrer pour connaître les limites du bateau. Pas trop gâtard, le Feeling 32 reste confortable et grâce à la capote les équipiers sont parfaitement abrités. Le temps d'observer le comportement du bateau, nous rentrons dare-dare au ponton, le vent recommençant à nous la jouer plutôt fortissimo...

Beau temps, belle mer, soleil printanier, nous avons presque du mal à croire que la veille, la mer et le vent faisaient le gros





EN CHIFFRES...

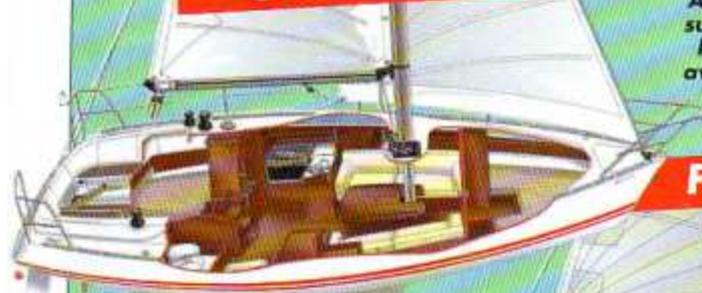
Longueur hors-tout : 9,95 m. Longueur de coque : 9,68 m. Longueur à la flottaison : 8,70 m. Largeur : 3,44 m. Tirant d'eau : 0,70/2,10 m. Lest : 1250 kg (quillard), 1550 kg (dériveur intégral). Déplacement : 4100 kg (quillard), 4450 kg (dériveur intégral). SV : 56 m². GV : 24 m². Génois : 32 m². Spi asymétrique : 70 m². Réservoir fuel : 60 l. Réservoir eau : 200 l. Matériau : stratifié verre/polyester. Architecte : Michel Joubert/Patrick Roséo. Constructeur : Kirië. Prix : 530 000 F (quillard), 560 000 F (dériveur intégral). Homologation CE : catégorie B.

ET LES AUTRES ?

Le Feeling 32 face à ses concurrents

	FEELING 32	SUN FAST 32	FIRST 31,7	DUFOUR 30 INT.
Long. de coque (en m)	9,68	9,35	9,50	9,04
Long. flottaison (en m)	8,70	8,05	8,80	8,03
Largeur (en m)	3,44	3,30	3,23	3,00
Tirant d'eau (en m)	0,70/2,10	1,95	1,90	0,62/1,81
Lest (en kg)	1700	1080	1050	1160
Déplacement (en kg)	4400	3600	3600	3850
SV (en m ²)	53	53,40	53,40	42
Architecte	Joubert/Roséo	Briand	Finot/Conq	Poncin/J&J Design
Mat.construction	Strat. verre/polyester	Polyester	Polyester	Strat. verre/polyester
Constructeur	Kirië	Jeanneau	Bénéteau	Dufour
Prix (en francs)	530 000	497 000	434 200	360 400

Sun Fast 32

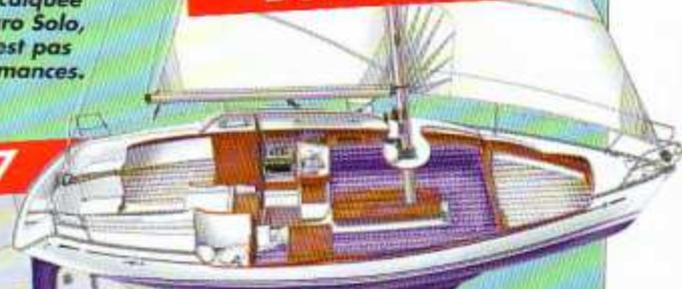


Avec sa carène calquée sur celle du Figaro Solo, le First 31,7 n'est pas avare en performances.

First 31,7



Dufour 30 i



Volume intérieur, plan de pont permettant de manœuvrer facilement, le Sun Fast 32 a depuis longtemps fait ses preuves.

Voilier simple au niveau de son gréement et bien équilibré à la barre, le Dufour 30 intégral est voué à la croisière côtière et à l'échouage.

RÉGLAGES

Palan ou barre d'écoute ?

Ne cherchez pas : non, le rail d'écoute de grand-voile du Feeling 32 n'est pas amovible ! Tout simplement : il n'y en a pas. Les adeptes du réglage fin seront sans doute surpris ou gênés par cette absence, mais toujours est-il que l'idée est plutôt bonne et tout à fait conforme au programme du bateau qui est orienté vers la croisière familiale, comme l'atteste le spi asymétrique par exemple. En fait, on se rend compte à l'usage dans ce type de programme que peu de gens utilisent réellement leur chariot, si ce n'est pour le mettre au milieu dans un bord de près et le déborder au portant. Or, on obtient la même chose en travaillant uniquement au palan de hâle-bas de bôme. D'accord, les fans du réglage permanent seront quelque peu frustrés, mais il n'y a pas à dire : cette absence libère de l'espace et simplifie la vie à bord ! On remarquera donc à l'usage que ce choix

du chantier Kirié est plutôt judicieux. En tout cas, il nous a séduit, à condition toutefois que le dormant du palan de hâle-bas revienne sur un bloqueur dans le cockpit.

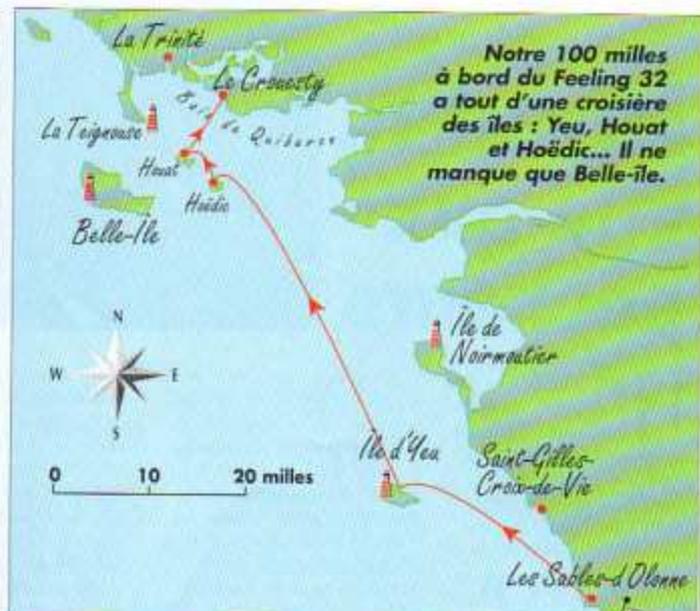


Le palan de grand-voile aidé du hâle-bas suffit aux réglages.





Vu des barres de flèche, le plan de pont du Feeling 32 est plutôt classique : rouf en sifflet, larges passavants et grande plage avant...



Notre 100 milles à bord du Feeling 32 a tout d'une croisière des îles : Yeu, Houat et Hoëdic... Il ne manque que Belle-Ile.

dos. Nous n'avons que trois jours devant nous avant la prochaine dépression. Il n'y a donc pas de temps à perdre : cap sur l'île d'Yeu située à 25 milles des Sables-d'Olonne... Un comble : nous effectuerons cette traversée au moteur, pétrole oblige ! Ce dernier, de marque Volvo Penta et d'une puissance de 18 ch, nous mènera en quatre heures à Port Joinville où nous ferons escale pour la nuit. Une vitesse moyenne qui s'élève donc à un peu plus de 6 nœuds : une performance plus que correcte.

Une multitude de rangements

Cette traversée au moteur s'avère une bonne occasion de faire le tour du propriétaire. Première chose : les rangements. Nous sommes cinq à bord et sur un 9 mètres, le carré a vite fait de se transformer en fourre-tout. D'autant que cinq semble être le nombre maximum pour dor-

mir à bord du Feeling 32. Avec les deux cabines doubles (une à l'avant et une sur l'arrière) et l'unique banquette transformable du carré, nous affichons complet ! Au moment de s'installer force est de reconnaître que le Feeling 32 offre tout ce qu'il faut pour caser les affaires personnelles et l'avitaillement.

Dans chaque cabine, les équipiers disposent d'une vraie penderie et de profonds équipets qui courent le long du bordé. Quant au carré, pour une fois, il y a de la place pour ranger tout ce qui traîne : une penderie, des équipets sur chaque bord, un casier à bouteilles dans la table du carré, un placard sous l'évier central et au niveau de la cuisine, c'est byzance !

Au total quatre équipets offrant au-dessus un équipet tout en longueur, des tiroirs et une profonde glacière. Que demander de plus ? Décidément cet intérieur sur fond de bois clair nous plaît. Tout est bien proportionné que ce soit la cuisine à bâbord et la

table à cartes à tribord. L'évier central facilite les déplacements à la gîte, et nous le verrons plus tard au port, il a petit côté vraiment convivial. Le seul « problème » est que chacun a tendance à y déposer briquet, couteau et autres bricole. Inévitablement et parce qu'il est situé en bas de la descente, l'évier fait office de vide-poches en navigation.

Grands hublots et clarté

On saluera aussi les bonnes mains-courantes dans le carré qui ne manquent pas non plus d'esthétisme et les fargues suffisamment hautes pour que rien ne tombe par terre. Et puis, cerise sur le gâteau, les hublots de rouf sont grands, ce qui confère à l'ensemble une luminosité très appréciable, et permet même d'avoir une vue sur ce qui se passe sur le pont.

Pour l'heure, le soleil se couche et le ronron du moteur commen-

Les mots pour le dire...

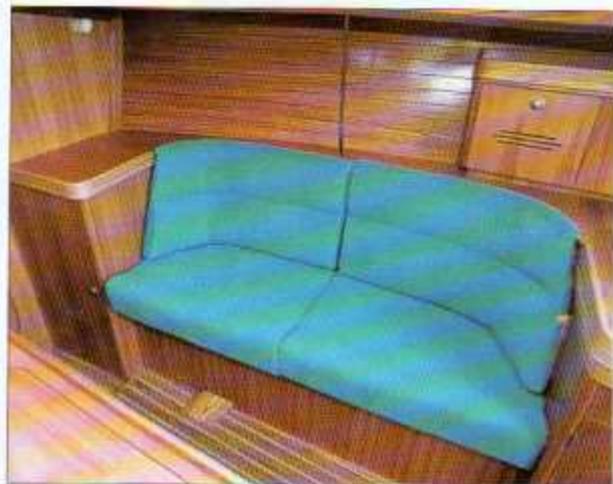
Dalot : ouverture pratiquée dans le rail de fargue juste au-dessus du plat-bord pour permettre l'évacuation de l'eau embarquée sur le pont.

Davier : rouleau en métal ou en bois tournant autour d'un axe, fixé à l'avant du bateau afin de faciliter le filetage de la chaîne sans qu'elle porte sur le pont ou le plat-bord.

Passavants : partie du pont utilisée par l'équipage pour se déplacer de l'avant vers l'arrière.

Chaumard : pièce métallique permettant de guider les bouts sur le pont.

ce à bercer certains d'entre nous. À la barre, Eric, notre lecteur-essayeur tente de se repérer avec les feux des phares et des cardinales et confirme notre bonne route vers l'île d'Yeu. Pour tout vous dire, il nous tarde d'arriver. ▶



À tribord, la banquette ne peut pas servir de couchette, mais donne un petit côté convivial au carré.

La cuisine est un modèle du genre avec sa foule de rangements. À la gîte, on peut se caler contre l'évier pour cuisiner.





— ESCALE DE CHARME —

Hoëdic, l'île aux pêcheurs



Si le port Argol est bondé en été, nous sommes bien les seuls à venir y mouiller face au Belem.

Houat et Hoëdic. Même si elles sont très différentes l'une de l'autre, qu'il s'agisse de leur taille, des paysages et de leur ambiance en règle générale, il est bien difficile de parler de l'une sans évoquer l'autre, tant les liens tissés entre ces deux morceaux de terre sont forts. D'ailleurs, ce n'est sûrement pas un hasard si le bras de mer qui les sépare a pris le nom de passage des Sœurs ! Effectivement, comme des sœurs, les îles ont vécu l'une avec l'autre, parfois proches, parfois jalouses. En 1822, solidaires, elles se dotent d'une charte commune réglant la vie de leurs habitants sans se soucier des lois républicaines. Sur chaque île à l'époque, le recteur est chargé de les faire appliquer.

Dix bateaux pour dix marins

Houat et Hoëdic auront également été jalouses, quand la première par exemple eut son port reconstruit entre les deux guerres, ce qui selon les Hoëdicais relevait d'un véritable traitement de faveur. En 1990, c'est au tour d'Hoëdic d'être sollicitée favorisée lorsque l'unique recteur s'établit à Hoëdic, alors que les Houatais sont plus nombreux. Pour découvrir Hoëdic, rien ne vaut une bonne balade et un brin de causette avec ses habitants. Au port Argol, construit en 1973, nous avons rencontré André Blanchet, patron-pêcheur à bord de l'Accalmie. Alors que l'île a totalisé au maximum une quinzaine de bateaux mais des dizaines de marins, il y a aujourd'hui dix bateaux pour dix marins, dont deux seulement sont originaires d'Hoëdic. « Ici,

nous raconte André, on fait du bar et de la dorade à la ligne, des crabes, du homard et la crevette aux casiers. Je

suis le seul à faire aussi la coquille. On pêche sur tous les cailloux qu'on trouve, et autant dire que dans le coin, il y en a un sacré paquet ! » D'ailleurs, les marins ont ici un dicton qui dit bien combien il faut s'approcher de la côte pour espérer tirer le meilleur parti des fonds : « Si on ne voit pas les culottes des femmes à sécher dans les jardins, c'est que c'est pas bon ! » Aujourd'hui, les pêcheurs partent au jour et rentrent vers midi avant de repartir en mer. Quant à la pêche, la marée est vendue tous les matins à Quiberon via le courrier, et les marins

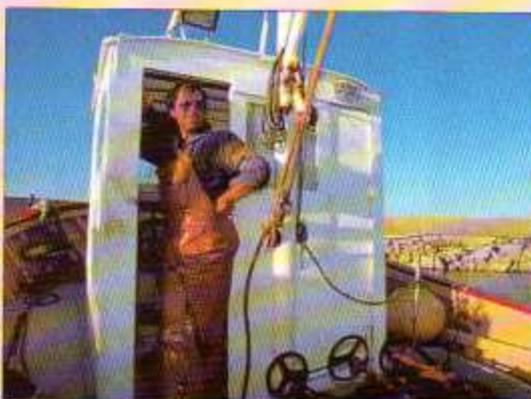
hoëdicais sont tenus au courant des ventes par fax. En quittant le port, il suffit de remonter vers la pointe du Vieux Château pour que s'offre l'un des paysages les plus sauvages de l'île avec vue imprenable sur le turbulent passage des Sœurs et Houat en toile de fond. En poursuivant le long de la côte, on arrive au port de la Croix, l'ancien abri de l'île, accessible seulement à marée haute. La balade fait partie des incontournables de l'île : comment résister à cette petite plage de sable fin nichée au fond d'un abri qui respire au rythme de la marée, cerné à

l'horizon par le site magique des Cardinaux... Plus loin, le fort construit sur ordre de Louis-Philippe domine le paysage, et est désormais l'école de voile. C'est aussi le siège du Club nautique hoëdicais, organisateur de la course des îles et de la Transquadra solo.

Le café du Nord : un rendez-vous

A quelques pas, le chemin qui permet de rejoindre le port Argol nous offre un paysage campagnard très surprenant. En fin de journée, rien ne vaut une halte chez Zaza, au Café

du Nord. C'est ici que tous les habitants se retrouvent, dans un café qui ouvre à 18 heures... au retour des marins. Même si le café existe depuis 1949, cela fait maintenant onze ans que Zaza en tient les commandes. « On reste ouvert toute l'année, nous précise-t-elle. L'hiver il n'y a que les Hoëdicais et l'été c'est la folie ! » Autour d'un verre, Marc Allanic, l'ancien maire, nous raconte son île, qu'il a longtemps quittée pour gagner sa vie au commerce sur toutes les mers du monde, avant d'y revenir en retraite. « On doit être environ une



André Blanchet, patron de l'Accalmie est le seul à faire de la coquille parmi les Hoëdicais.



Chez Zaza, au Café du Nord, les pêcheurs se retrouvent à 18 heures après la pêche.



Le port à échouage de la Croix sur la côte sud d'Hoëdic.

centaine d'habitants en hiver, alors que l'été, il y a facilement 3 000 personnes et 150 bateaux dans le port, explique-t-elle ! » En ce moment on est plutôt tranquille, avec une bonne vingtaine d'enfants sur l'île. Treize sont à l'école ici, cinq en pension sur le continent et neuf vont au collège à Houat, tous les jours avec le courrier. Bien au chaud au Café du Nord, alors que les conversations se croisent et se répondent, tandis que l'un va dîner et qu'un autre revient déjà pour voir le Belem qui relève son ancre par la seule fenêtre qui donne sur la mer, on resterait des heures ici, dans ce lieu qui semble si bien parler de l'île.



Le moteur n'est pas franchement notre tasse de thé. Alors que nous doublons la pointe des Corbeaux au sud de l'île, la « risée Diesel » se met à toussoter et finit par ne plus répondre du tout. Va falloir rentrer à Port-Joinville à la voile !

Entrée de port à la voile

Après tout, ce petit incident va nous dégourdir les jambes après ces quatre heures de moteur. Et puis à cette époque de l'année, les pontons situés à l'entrée ne sont guère surchargés. Donc aucune raison de paniquer. Grand-voile affalée en un tour de main grâce aux coulisseaux, nous pénétrons dans le port de plaisance de l'île d'Yeu, où quelques chalutiers islais attendent à quai. Sans problème, avec juste ce qu'il faut d'erre une fois le génouis roulé, nous accostons au ponton devant la capitainerie. Manœuvre réussie...

Ce problème de moteur – qui n'est sans doute qu'une histoire d'encrassement de filtre – va nous rendre prudents. L'objectif de la croisière étant d'aller jusqu'au Croüesty en passant par Hoëdic et Houat, nous devons prévoir une marge de temps au cas où nous serions

VROUM, VROUM Des performances séduisantes

Côté mécanique, le Feeling 32 a tout pour plaire, même si on peut regretter que le chantier Kirie ait choisi d'installer une transmission classique plutôt qu'un saildrive qui aurait limité les vibrations. En soulevant les deux dernières marches de la descente, on accède très facilement



On accède au moteur en enlevant la descente.

à toute la partie avant du Volvo Penta 2020 18 ch, ainsi qu'aux batteries. Pour le remplissage d'huile, l'accès à l'inverseur, au presse-étoupe... il suffit d'un petit passage par la cabine arrière, qui abrite aussi le réservoir de carburant sous les couchettes.

Un moteur accessible

En soulevant une plaque de coffre et en enlevant les deux boiseries qui constituent la table de chevet, on accède à l'ensemble du moteur. Très fonctionnel, on regrettera toutefois qu'il faille se munir d'un tournevis pour enlever le dessus de la table, alors que son côté reste facilement amovible.

Le témoin de charge des batteries se trouve lui au

tableau de la table à cartes, et tout ce qui concerne le moteur se situe à l'extérieur, à l'arrière tribord du cockpit. On y trouvera la jauge à carburant, le compte-tours, la frotte stop, la mise sous tension et le démarreur, ainsi que l'ensemble des alarmes, le tout encastéré dans le coffre et très bien protégé par une plaque en Plexiglas fixe. Quant à la manette de gaz, elle est plutôt bien placée. Seul détail qui peut surprendre au début, la forme du cockpit n'a pas permis de la mettre verticale, ce qui fait que la position point mort donne plutôt l'impression d'être « avant lente » mais tout est question d'habitude ! Enfin, niveau performances, le Feeling 32 est plutôt séduisant.

obligés de naviguer sous voiles dans la pétrole.

Le réveille-matin programmé à 6 h, chacun prend possession de sa cabine. Evidemment, les filles investissent d'emblée la plus grande : la cabine arrière. Avec 1,90 mètres de hauteur sous-bar-

rots, une couchette de deux mètres de long, voilà une cabine digne d'un 40 pieds.

Les garçons eux s'installent dans la cabine avant certes plus large mais avec un peu moins de hauteur sous-barrots (1,75 m) et une couchette légèrement plus peti-

te. En enlevant les dossiers de la banquette, la couchette du carré se trouve être plutôt confortable : elle accueille le plus grand de nous, c'est dire !

Dans la nuit noire, nous quittons les pontons de Port-Joinville, cap sur Hoëdic. Ce matin, le vent a

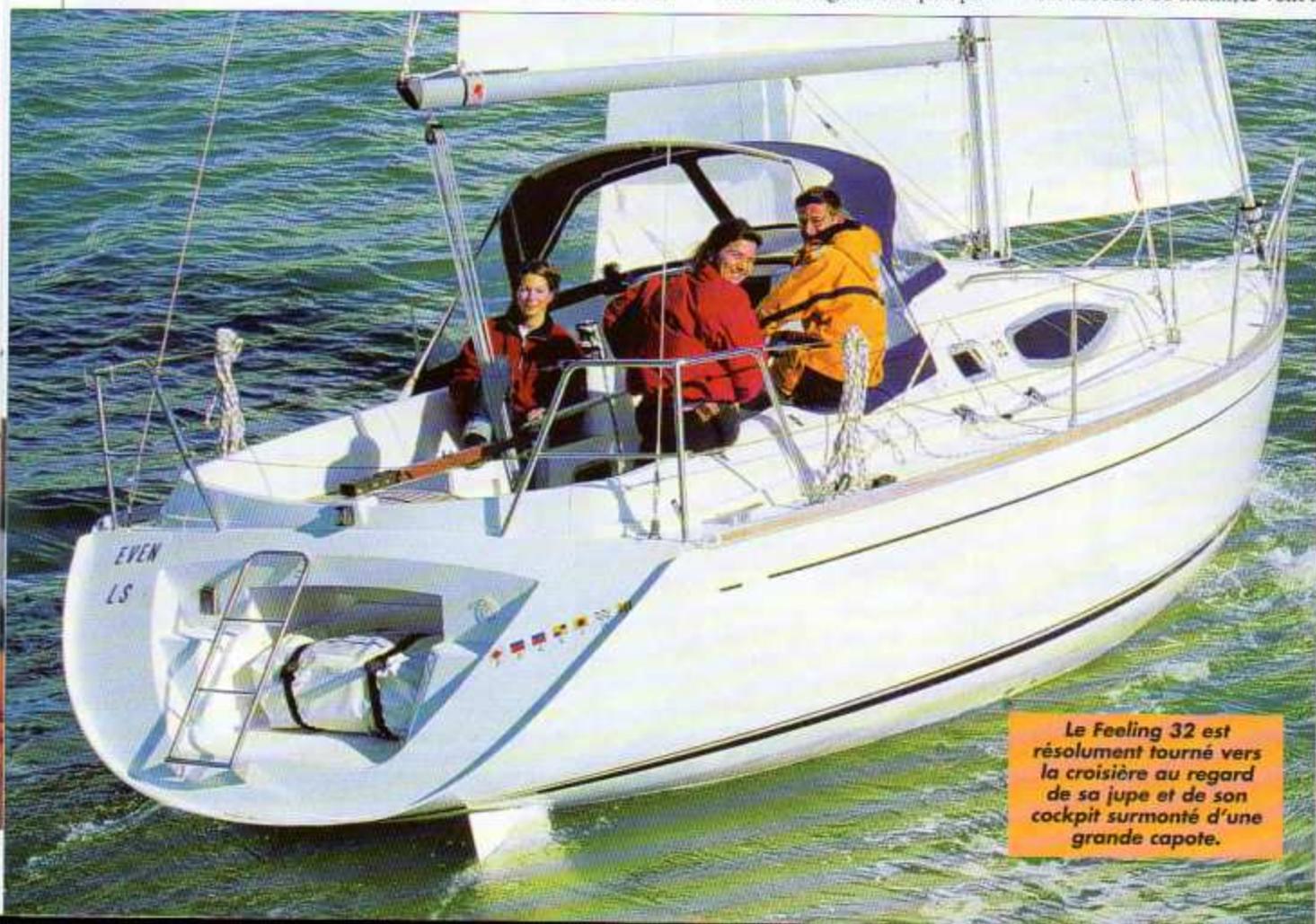


En croisière

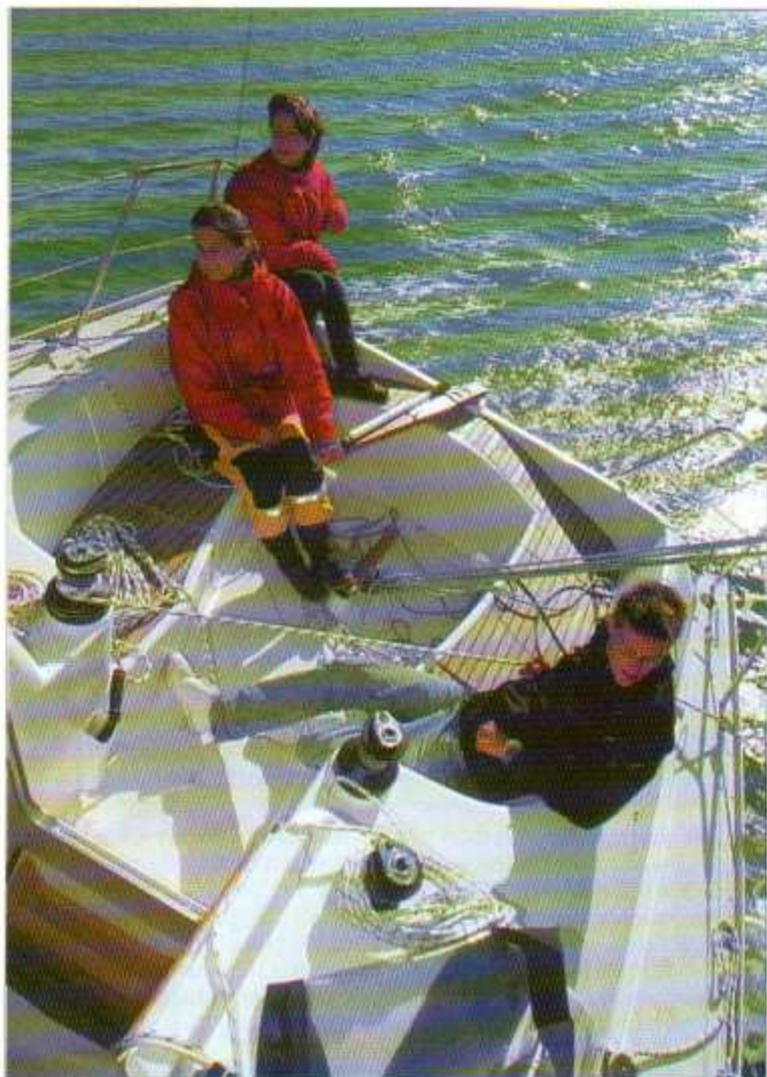
6,9 nœuds
(2 800 tr/min)

À fond

8 nœuds
(3 400 tr/min)



Le Feeling 32 est résolument tourné vers la croisière au regard de sa jupe et de son cockpit surmonté d'une grande capote.



Dégagé de la barre d'écoute, le cockpit est confortable.

tourné ouest et la brise s'est levée en même temps que nous. Quelle chance ! L'amure est idéale pour envoyer le spi asymétrique. Alors que le soleil semble sortir des abysses, nous préparons le spi jaune de 70 m². Pour amurer le spi, le chantier a eu une bonne idée, simple et pratique : un petit bout-dehors de 80 cm entièrement démontable se fixe le long du davier d'étrave à l'aide d'un axe. Au bout de cet espar, on installe une poulie munie d'un mousqueton et le tour est joué. Le bras et l'écoute correctement passés, le spi monte tout seul.

Des winches bien placés

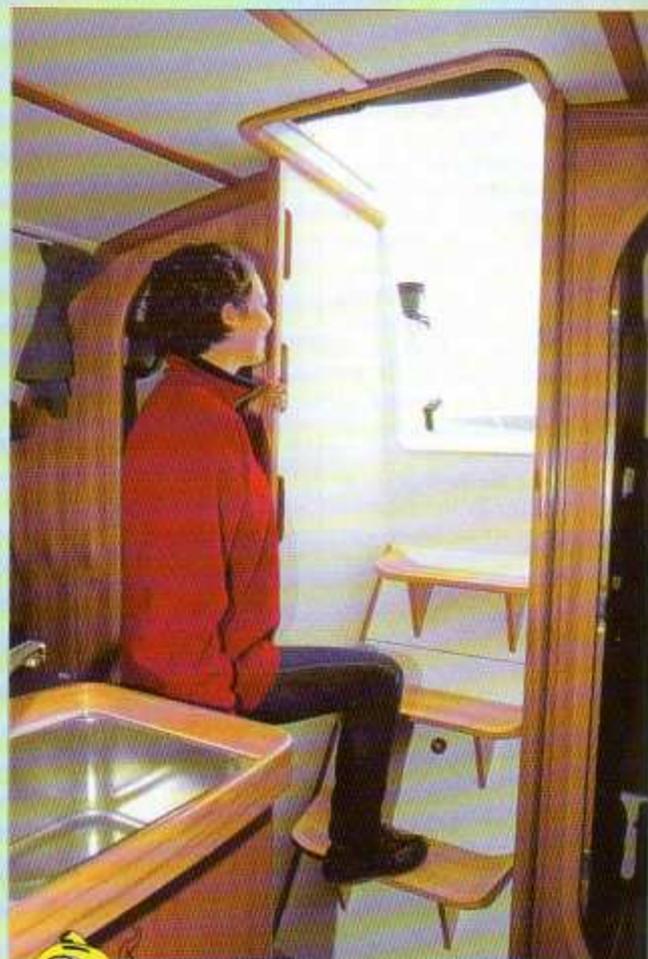
Et c'est bien à l'occasion de cette manœuvre, que l'on se rend compte que le Feeling 32 est un voilier facile. Facile pour se déplacer grâce aux larges passavants dégagés des cadènes de haubans rentrées. Et puis facile

pour manœuvrer tant ce cockpit ergonomique sans aspérités évite de se cogner lorsqu'il faut aller vite.

Mais la véritable innovation demeure la position des winches de génois ou d'écoute de spi. Rentrés dans le cockpit et légèrement surélevés, on y travaille agréablement quelle que soit la gîte du bateau, debout ou assis, bien calé contre l'hiloire du cockpit. Autre avantage de la position de ces winches, le cockpit est bien dégagé d'autant qu'il n'y a pas de barre d'écoute. Du coup, il nous paraît spacieux et les équipiers peuvent s'asseoir sans gêner celui qui embraque. Et la barre d'écoute alors ? Si son absence peut troubler celui qui a l'habitude des réglages fins, il faut se dire que le Feeling 32 n'est pas un régatier. Dans les surventes on choque l'écoute de grand-voile et on joue avec le hâle-bas. En croisière, cela suffit amplement.

Seule ombre : le hâle-bas ne revient pas au piano. Il faut donc

À voir et à revoir...



La descente avec trois larges marches antidérapantes est équipée de bonnes mains-courantes, indispensables en navigation.



La position du barreur sur le passavant n'est pas des plus confortables : la filière trop tendue vous cisaille le dos.



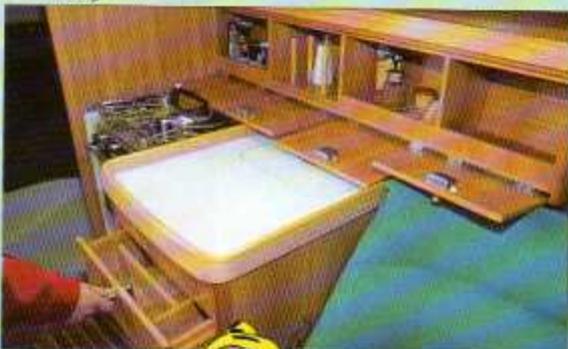
Mieux vaut garder l'ancre à poste car elle ne passe pas dans le balcon.



Le cale-pied dans le cockpit est bien placé pour barrer à la gîte.



L'énorme coffre bâbord est accessible depuis le cockpit et l'intérieur.



La cuisine offre une foule de rangements et de tiroirs.



Le système de fixation du bout-dehors est simple et efficace : il s'agit d'un simple axe.



Même avec la capote baissée, le barreur assis dans le cockpit n'a pas une bonne visibilité.



Le siège de la table à cartes trop petit oblige, à la gîte, de se retenir à l'évier.



Lors des virements de bord ou des empannages, impossible de passer entre la barre et l'écoute.



Sur le rail de fargue, il n'y a qu'un dalot de chaque côté pour laisser filer l'eau.



L'évier central donne de la convivialité à l'ensemble du carré et permet de s'y maintenir en navigation.



La position des winches libère le cockpit et permet de manœuvrer sans se cogner.

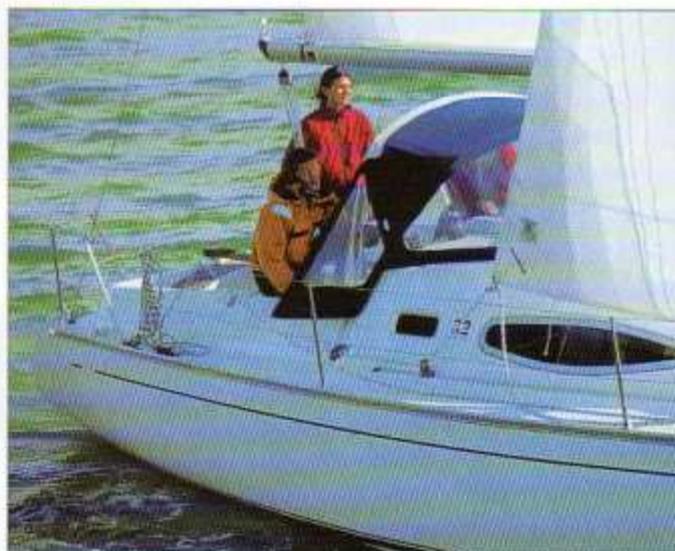
aller sur le rouf pour le choquer ou le reprendre. Plein travers, avec 15 nœuds bien établis, le Feeling 32 marche fort. Il n'y a qu'à regarder son sillage pour se dire que ce voilier est aussi fait pour avaler des milles.

Partis à 6 heures du mat', nous serons au port de l'Argol à Hoëdic à 14 heures précises. Sachant que les 5 derniers milles pour atteindre notre but se feront dans la pétrole, notre moyenne sous spi atteint les 6 nœuds. Pas mal du tout... En théorie, avec ses deux safrans, le Feeling 32 est censé marcher comme sur des rails. En réalité, il n'en est rien.

Angle de barre à revoir

Le bougre est ardent et à la moindre risée, le départ au lof est inévitable et incontrôlable. Peut-être manque-t-il un peu de longueur aux safrans ?

De même que l'angle de barre peu important ne permet pas d'abattre carrément. Nous nous escrimons pourtant à donner de francs coups de barre, mais le bateau n'en fait qu'à sa tête. Et pour les manœuvres de port que nous avons testées à Hoëdic, surtout en marche arrière, le Fee-



Si la capote abrite largement les équipiers, elle empêche au barreur d'avoir une bonne visibilité lorsqu'il est assis.

ling 32 a bien du mal à virer. Un petit problème auquel le chantier devrait remédier rapidement. Autre parenthèse, la position à la barre. Inutile de vous dire qu'avec la grande capote – certes bien agréable en navigation – le barreur n'y voit rien lorsqu'il est assis dans le cockpit ; et même en s'asseyant sur l'hiloire, on n'y voit pas non plus grand-chose, à moins de baisser la capote. L'hiloire, par ailleurs,

pas assez large, a vite fait de vous cisailer les fesses. La position du barreur n'est donc pas idéale, car même assis sur le passavant, la filière le gêne.

En revanche, le cale-pied fixé sur toute la longueur du cockpit est un modèle du genre, tout comme la descente avec ses marches bien larges et ses mains-courantes très accessibles. Rien ne vaut plusieurs jours de navigation pour se rendre compte du moindre détail. Tenez, à la gîte, tribord amures, installé à la table à cartes, nous nous sommes rendus compte que la position est assez instable. Le siège étant trop étroit, il suffit qu'il y ait un peu de houle et vous ne savez plus comment vous tenir.

LECTEUR-ÉQUIPIER

Eric, équipier modèle

Eric de Bagnoux fait partie d'une catégorie rare : celle des équipiers modèles !

Toujours calme, c'est avec discrétion qu'il prend part à la vie du bord, de la cuisine au winch, capable de rester à la barre des heures, même au moteur, la nuit et dans le froid ! Histoire de voir comment se passaient les essais et si c'était du sérieux, c'est avec intérêt qu'il pose son sac à bord du Feeling. « En fait je fais de la voile depuis toujours, nous explique-t-il. Mes grands-parents avaient une maison en haut d'une plage sur la presqu'île de Quiberon, et tous les étés, les amis mettaient leur bateau sur le sable pour la saison : 470, 420, Hobie, etc. On avait l'embarras du choix ! » A bord du Class 8 Institut du



Eric, toujours prêt à la manœuvre...

Marais, Eric a également participé à trois reprises au Trophée des lycées à divers postes. Depuis, il navigue régulièrement à bord de l'ULDB d'un cousin, au départ de Saint-Raphaël. Et comme la mer est chez lui une véritable passion, il n'a pas hésité une seule seconde quand il a fallu passer un an sous les drapeaux. « Pendant un an, nous explique-t-il, j'ai été maître d'hôtel

au carré des officiers marinières à bord de la frégate de surveillance Ventôse. Nous sommes allés à Cuba, aux Antilles, au Mexique, au Brésil, en Colombie et en Afrique. » Depuis qu'il est rentré au mois d'août dernier, Eric se consacre à sa passion, réaliser des demi-coques, avant de se mettre à la recherche d'un travail, si possible dans le milieu nautique. Avis à la profession !

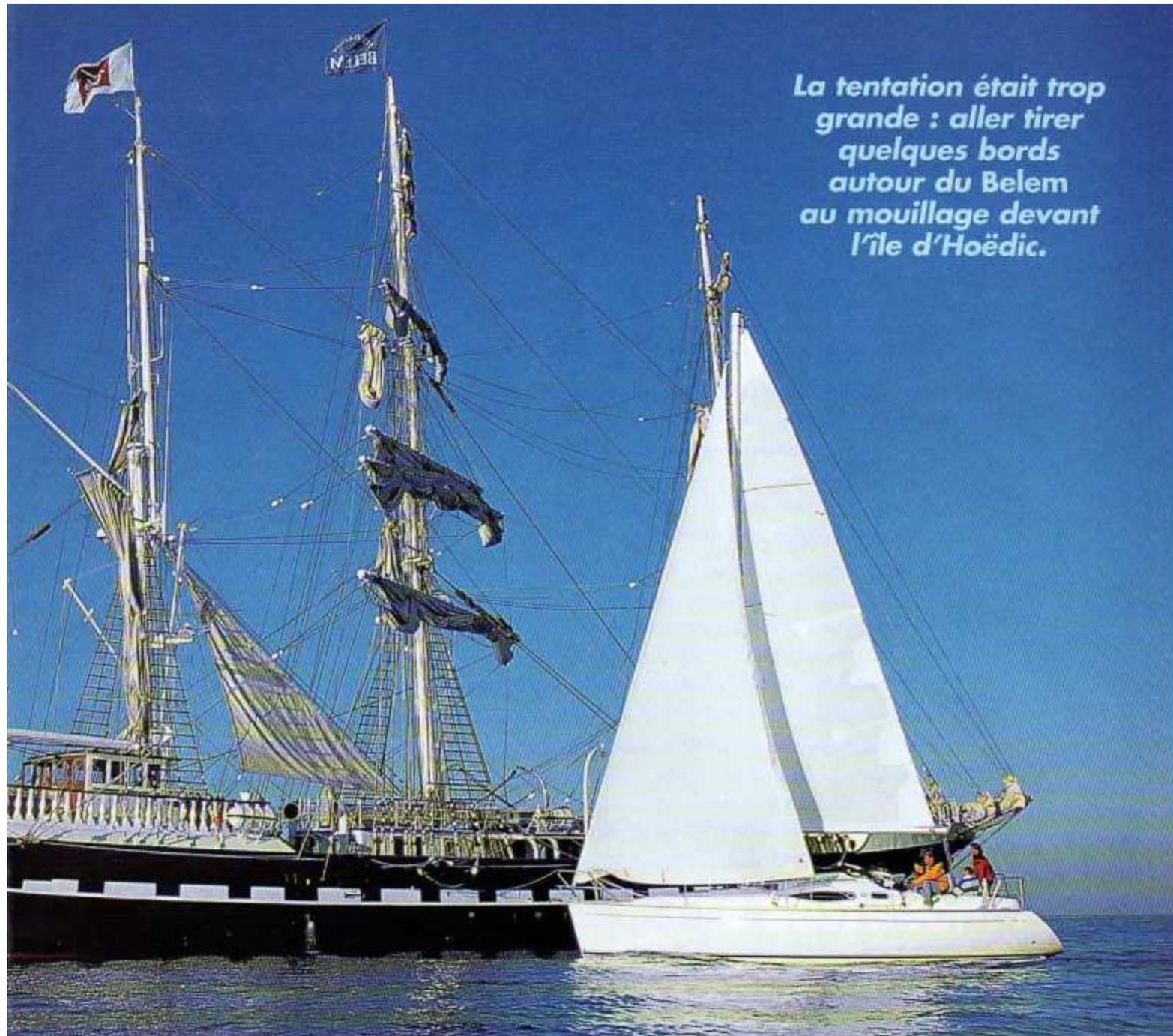
Laissez l'ancre à poste

Hoëdic est en vue, le vent molli et refuse par la même occasion. Il est plus que temps d'afaler le spi après sept heures sur le même bord à se régaler... Gwendal et Jean-Marie se mettent à la cuisine, alors que nous longeons les Grands Cardinaux. Le réchaud à deux feux monté sur cardan s'avère idéal pour les spaghettis bolognaises ! De loin, nous apercevons les phares carrés d'un trois mâts-barque. Le Belem est au mouillage devant le port de l'Argol... vision magique. L'occasion est trop belle d'aller tourner autour, et de dire un petit bonjour à l'équipage qui effectue là son dernier voyage avant de retourner à Nantes pour la saison d'hiver. Nous passerons la nuit au mouillage dans le port d'Hoë-



dic amarré à une tonne. S'il avait fallu mouiller, le problème aurait été tout autre. En effet, l'ancre rangée dans la profonde baille à mouillage n'aurait pu passer entre le balcon et l'enrouleur, faute de place. Nous aurions dû tout enlever et passer l'ancre par l'extérieur. En fait, le chantier a imaginé que l'ancre reste à poste dans le davier, ce qui simplifie grandement les manœuvres de mouillage. Nous aurions dû y penser avant !

L'escale à Hoëdic restera mémorable pour tout l'équipage. Notre photographe, Jean-Marie Liot ayant passé toutes ses vacances de même sur l'île, les Hoëdicais sont un peu sa seconde famille. Nous sommes alors accueillis chaleureusement par les pêcheurs, invités à leur table pour écouter leurs fabuleuses histoires du temps où ils étaient marins au long cours, et leur vie



La tentation était trop grande : aller tirer quelques bords autour du Belem au mouillage devant l'île d'Hoëdic.

sur leur île qu'ils aiment tant... Retour au Crouesty en passant Houat dans la brume et la pétrole. Dommage on serait bien resté plus longtemps à bord du Feeling 32 car c'est un voilier résolument tourné vers la croisière au regard de son cockpit confortable et ergonomique, de son intérieur chaleureux et très habitable, de sa facilité de manœuvre, du spi asymétrique, jusqu'au mouillage en passant par l'utilisation des winches. Si quelques détails pèchent un peu, ce n'est rien comparé aux innovations et aux solutions choisies par les architectes et le chantier pour faire du Feeling 32 un voilier moderne qui change un peu... Et puis, la version dériveur intégral qui verra le jour en début d'année devrait satisfaire les amateurs de croisières côtières pour qui l'échouage fait partie d'intégrante du programme. ▲

TELEPHONE MOBILE EMSAT

L'Europe au bout du fil

Lors de notre essai, nous avons eu l'occasion d'essayer le nouveau système de téléphonie par satellite, EMSAT. Il s'agit d'un réseau de communications dont la couverture se limite à l'Europe et aux mers européennes (Baltique, mer du Nord, Manche, est Atlantique et Méditerranée). Il est relayé par le satellite ITALSAT 2 et interfacé au réseau de téléphonie filaire, c'est-à-dire qu'il est possible d'obtenir depuis son bateau n'importe quel abonné. Le terminal embarqué, fabriqué par la société NEC se compose d'une antenne

radôme asservie, d'un boîtier électronique pour l'alimentation et les connexions et d'un combiné. Notre montage provisoire (du pur bricolage !) n'a pas empêché l'appareil de fonctionner parfaitement. L'opérateur pour la France, la société MSP, fournit en plus un service de messagerie et un positionnement GPS. Outre ces services annexes, le gros avantage du système est son coût d'installation (26 000 F environ) et son d'utilisation puisque les communications sont deux fois moins chères comparées au prix des communi-

cations INMARSAT ou Iridium (5,90 F de frais de communication par appel et 17 F la minute contre respectivement 6,85 F et 23,15 F pour INMARSAT et 6,85 F et 30,50 F pour Iridium). Pour plus de renseignements consulter le site : www.mspsat.com ou contacter MSP, 3, rue du Général, Bertrand, 75 008 Paris. Tél. : 01.47.34.41.00.



Au bout de ce combiné, vous pouvez communiquer dans l'Europe entière à des tarifs particulièrement intéressants.