

essai

QUELQUES BORDS A BORD



FEELING 39 BY ADB

# Doux rêveur intégral

Non, le Feeling 39 n'est pas une nouveauté. Raison de plus pour s'interroger sur les clés de sa longévité – treize ans au catalogue! – et de faire le tour de ses évolutions à la faveur d'une échappée belle entre Charente et Vendée.

Texte et photos : François-Xavier de Crécy.





### UN LONG BORD DE SPI,

un échouage de rêve sur une île de Ré rendue aux courlis et autres chevaliers gambette, un retour au près par mer plate, sous les étoiles. Brise de terre tonique, ciel bleu jusqu'au vertige d'un horizon à l'autre, longue houle atlantique... Dans le jargon, c'est ce qu'on appelle un hold-up. De ces journées de rêve volées à l'hiver avec la complicité du chantier Privilège Marine, nous avons savouré chaque minute dans l'idée de renouer avec la lignée historique des Feeling, et aussi de rendre justice au dériveur intégral. Pourquoi ? D'abord parce que ce concept de croiseur passe-partout n'est pas étranger à la thématique du numéro que vous avez entre les mains, à savoir le grand voyage. Ensuite parce que nous adorons ces escales contemplatives sur l'estran, que s'autorisent trop rarement à notre goût les propriétaires de dériveurs, biquilles et autres voiliers échouables. Enfin parce que les dériveurs intégraux sont rares, bien trop rares sur le marché. Ces dernières années, seuls les chantiers Allures et Delphia ont lancé de nouveaux dériveurs intégraux. On y reviendra à travers une petite étude (voir par ailleurs) qui nous a permis de comparer avec précision les volumes de rangement et l'autonomie de trois de ces dériveurs candidats au grand départ. Pour l'heure, si le mètre à ruban est rangé au fond du sac, la calculatrice trône bel et bien sur l'immense table à cartes de Loustic, notre Feeling 39, non loin des horaires de marée et du cahier à petits carreaux. La réussite de notre échouage dépend de ces savants calculs qui nous permettent de savoir à quelle heure il faudra pointer notre étrave sur le sable, avec deux objectifs : nous mettre entièrement au sec (ce qui ne va pas de soi avec ces petits coefficients de marée)... et ne pas y rester ! Car les coefficients en question continuent de décroître pendant quelques jours. A vrai dire, le danger de rester au sec est faible, la différence de marnage avec la prochaine marée n'excédant pas 10 cm,

il suffit de ne pas « beacher » à l'échelle de pleine mer. La difficulté réside plutôt dans le choix du site pour échouer dans de bonnes conditions, d'autant qu'une longue houle, réminiscence de lointaines tempêtes, nous rappelle au bon souvenir de l'hiver. Il est solide, notre Feeling, et structuré pour l'échouage, mais ce n'est pas une raison pour le faire tosser plus que de raison pendant la phase toujours délicate de prise de contact avec le sable. Ajoutez à cela que nous avons choisi le banc du Bûcheron, cette magnifique langue de sable rouge qui s'étend devant l'entrée du fier d'Ars. Excellent choix, validé par le photographe, mais attention à la topographie des lieux, surtout après les coups de mer qui se sont succédé depuis début janvier ! S'agissant de sable, les données de la carte doivent être considérées avec beaucoup de prudence. Partant de ce principe, nous préparons ce qui peut l'être tout en restant souples dans nos choix. On verra bien sur place comment se présente la chose...

### LUMIERE DOREE SUR LA CHAUME

C'est dans cet état d'esprit que nous quittons les Sables à l'aube. Une lumière dorée coule sur les façades de la Chaume et sur la tour d'Arundel : nous descendons comme dans un rêve le célèbre chenal et envoyons la grand-voile dans la foulée. Nous sommes encore au vent de la digue, et déjà la houle est là. Aujourd'hui, ce n'est qu'une longue respiration atlantique, qui incite à la rêverie plus qu'à l'inquiétude, mais par mauvais temps, les atterrages vendéens méritent leur mauvaise réputation. L'autre bonne surprise, c'est cette petite brise d'est plus consistante que prévu. On la met à profit en envoyant le spi asymétrique dans sa chaussette, et nous voilà en route directe à 7 nœuds. Que demander de plus, un café ? C'est fait. En extrayant le spi du coffre de cockpit bâbord, on a noté son volume généreux, aussi généreux que les rangements du carré, que les dimensions de la table à cartes déjà évoquée ou celles du cockpit. Ce dernier est profond, fermé à l'arrière, très sécurisant pour qui navigue avec de jeunes enfants. Une seule barre à roue, console centrale... La conception du plan de pont a quelques années, et cela se voit. Mais le Feeling 39 ignore les modes et cultive un sens marin qui n'est pas pour déplaire à des propriétaires un tant soit peu conservateurs (il paraît qu'il y en a). L'avantage des séries qui durent, c'est qu'en général elles se bonifient au fil des navigations et des retours des propriétaires. On garde les atouts du bateau, on améliore le reste. Certaines qualités du Feeling 39, on le voit, sont inhérentes à cette conception relativement ancienne, d'autres ont été travaillées plus récemment à l'image du grand frigo à tiroirs (130 litres) ou des optimisations



▲ Le banc du Bûcheron n'est qu'à une vingtaine de milles des Sables d'Olonne.



▲ Dans le chenal des Sables, le levant nous promet une journée parfaite. Elle le sera.





« Le spi asymétrique est amuré sur un bout-dehors en inox, renforcé sur *Loustic* par une sous-barbe en Spectra. »

## Les bonnes idées d'Alessandro di Benedetto



▲ La trappe du radeau donnant sur la jupe a été imposée par Alessandro. Une vraie plus-value en termes de sécurité... et d'encombrement du pont.

Attention, série ancienne ne signifie pas nécessairement bateau dépassé. Sur notre Feeling 39, plusieurs améliorations justifient l'appellation « by Alessandro di Benedetto » des derniers millésimes. Des améliorations qui cultivent le sens marin et la priorité donnée à la sécurité : filières rehaussées à 75 cm, coffre de jupe dimensionné pour le radeau de survie, cloison avant (dite « semi-étanche ») stratifiée et renforcée. On ne peut que saluer les bonnes idées apportées par le plus vendéen des marins italiens. D'autres évolutions, à l'image du grand frigo à deux tiroirs, sont antérieures et viennent du chantier.



▲ Les filières, rehaussées à 75 cm, sont aussi un gage de sécurité pour qui va manoeuvrer à l'avant.



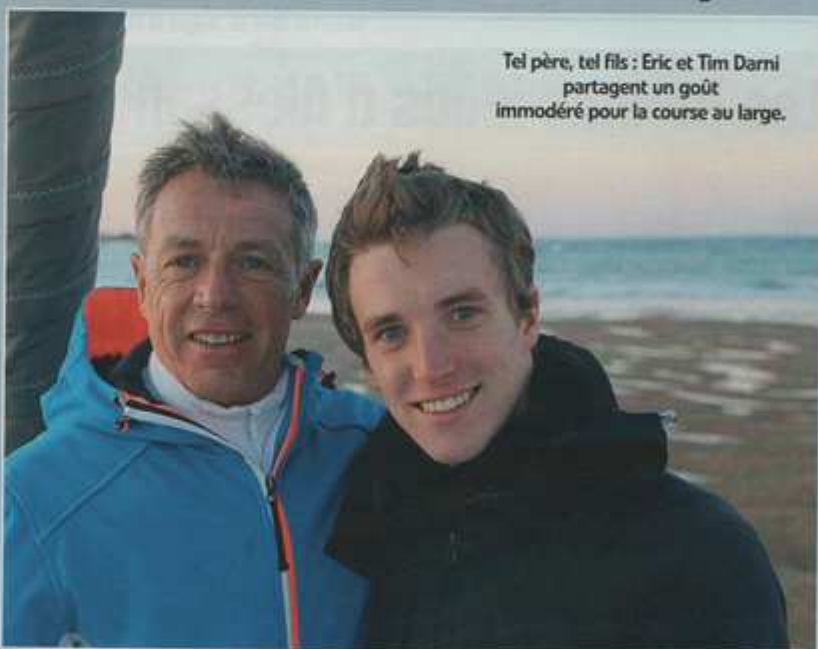


Retour de nuit au près,  
mais en route directe...  
et en douceur. Le bonheur.

apportées par Alessandro di Benedetto (voir encadré).

Le vent nous lâche devant Bourgenay, mettant fin à la magie de ce bord de spi qui bénéficiait pourtant d'un angle parfait sur la route du pertuis breton. Mais pour nous, c'est l'occasion de découvrir d'autres qualités techniques du Feeling 39, notamment au niveau de la cale moteur. Cette dernière est facile d'accès et surtout remarquablement isolée. *Loustic* est doté du 55 chevaux optionnel, ce qui permet de filer nos 6 nœuds sans monter dans les tours. La marée n'attend pas ! Nous gardons sur l'horaire une marge d'avance qui nous sera fort utile. Pourquoi ? Parce que nous nous laissons bêtement abuser par l'ETA (Estimated Date of Arrival) affichée par le logiciel de navigation. Elle est juste en termes de calcul, mais complètement fausse... pour la bonne raison que l'horloge du PC a trois quarts d'heure de retard ! En fin de compte, nous voilà à mi-marée dans le chenal menant au fier d'Ars. On aurait probablement pu couper par le banc, mais on l'a dit, le sable a ses traîtrises et nous ne sommes quand même pas à dix minutes près. La mauvaise surprise, c'est que rien ne découvre encore du banc de sable. Entre la deuxième et la troisième latérale verte, une zone de déferlantes indique que le sable est proche, mais impossible de s'y présenter sous peine d'échouage bien trop brutal. C'est du côté de Trousse-Chemise, près de la terre, que nous trouvons ce que nous cherchons : une langue de sable découvriante qui protège le haut-fond et permet de se poser en douceur. Vu l'heure et le coefficient, nous allons sans tarder

## Eric et Tim : les Darni font la paire



Tel père, tel fils : Eric et Tim Darni partagent un goût immodéré pour la course au large.

Quelques années de différence, mais le même enthousiasme quand il s'agit d'aller faire un tour sur l'eau. Feeling 39 ou Class 40, quelle importance du moment qu'on navigue ? Les Darni père et fils, sont comme ça : passionnés. Au point que Tim, dès qu'il a eu son Bac en poche, s'est entièrement consacré à la course au large, comme préparateur pour le compte d'Arnaud Boissières (Vendée 2012), mais aussi à la barre de son mini et avec Lionel Régnier en Class 40. A la Transat Jacques Vabre 2013, il était le plus jeune concurrent. Aujourd'hui, c'est la Route du Rhum qu'il vise à la barre de son propre Class 40. Il ne lui manque que le budget... Eric, lui, vend le Pogo 40 sur lequel il a beaucoup couru au début de la Classe. Il va se consacrer entièrement au chantier Privilège Marine qui fait appel à lui pour les préparations, les essais en mer et le SAV.





“ Le soleil se couche tôt  
derrière la pinède de Trousse-Chemise...  
Il faut grimper au mât pour faire durer le plaisir ! ”



pointer l'étrave sur cette virgule de sable rouge où nous posons la pioche, un peu pour le principe, un peu pour ne pas dériver à la remontée avec le flot. Et puis on s'est quand même donné du mal pour remettre l'ancre à poste, ce qui impliquait de démonter l'imposant bout-dehors en inox. On se dit parfois (et même souvent) que le spi symétrique et son tangon ont du bon... D'autant que le propriétaire a remplacé les clavettes du bout-dehors par des écrous plus longs à démonter. Une heure plus tard, nous sommes à sec. C'est ça, la magie du dériveur intégral. Le bateau n'est ni perché sur ses quilles ni en équilibre sur ses béquilles : il est quasiment au ras du sable, calé par ses safrans, une échelle de bain bien dimensionnée suffit pour aller se dégourdir les jambes. Plage pour les uns, pinède pour les autres, chacun va prendre l'air où bon lui semble. L'après-midi passera ainsi, en rêverie extatique tandis que le soleil se rapproche de l'horizon dans une lumière chaude qui fait oublier le froid mordant.

## LA MER REVIENT NOUS CHERCHER

Et déjà la mer revient nous chercher pour d'autres bonheurs, en particulier celui d'un long bord de près sous les étoiles, à l'abri de la capote. Avouons-le, nous aurons peu barré pendant ces deux jours. Sans regret : mener un dériveur intégral ne revêt généralement pas d'intérêt particulier, et nous avons un excellent pilote. Il y a aussi un réel plaisir à naviguer sur un bateau de mer comme *Loustic*, bien préparé et bien équipé. Le toucher de barre n'est peut-être pas exceptionnel, mais les winches sont bien graissés et la bouilloire à poste. Tout comme la toile antiroulis dans la couchette décalée de la cabine avant. Bateau à vivre également avec ses grands plans de travail (une rareté) côté cuisine, son chauffage ultra-efficace et ses beaux vaigrages en Alcantara qui contribuent à l'isolation et évitent tout phénomène de condensation. Les portes arrondies relèvent peut-être d'une autre époque en termes de design, mais les boiseries en érable réalisées au chantier respirent l'authenticité. Côté performances, on ne va pas chercher à serrer le vent plus que de raison. Là encore, il s'agit de naviguer avec bon sens, en souplesse, quitte à choisir sa destination en fonction du vent. Pour notre part, nous longeons la côte vendéenne à 60° d'un vent qui n'excède pas 8 nœuds, ce qui nous suffit pour en filer 5. Elle est pas belle, la vie ? Si la brise venait à forcer, nous pourrions opter pour la trinquette qui s'envoie sur un étai largable. Mais non, la nuit sera calme. Elle se finira au ponton où a commencé cette journée parfaite, avec un goût de trop peu bien sûr, et en même temps le sentiment satisfaisant d'avoir tiré le bon bord !



Des plans de travail libres de toute trappe, et de cette taille, c'est rarissime sur un croiseur. Bravo!



La toile antiroulis de la cabine avant (couchette décalée) se détache et se range en un clin d'œil.



Une très bonne idée du propriétaire, cette drosse en Spectra matelotée autour de la table et de la console de barre : elle fait office de ligne de vie de cockpit. Bien plus pratique qu'une collection de pontets...



Volume de rangement stupéfiant à la table à cartes. Devant, derrière, dessous, à côté...



L'hélice des bateaux échouables bénéficie parfois d'une protection. Pas sur le Feeling.





**Pratique** L'échelle de bain est aussi parfaitement taillée pour l'échouage. Elle se range horizontalement dans la jupe.



**Pratique** La marche permet de passer facilement de la jupe au cockpit.



**Pratique** Le vide-poches du meuble central se révèle vite très utile.

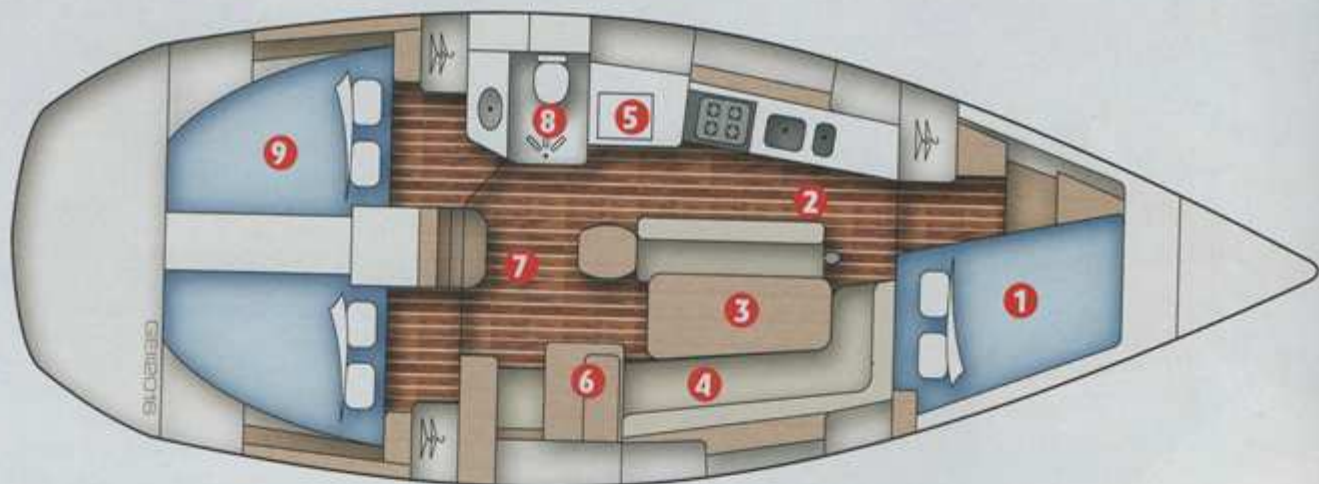


**Pratique** A gauche, la configuration mouillage, à droite la version avec bout-dehors pour le spi asymétrique (ici sans sa sous-barbe). Passer de l'une à l'autre en navigation ne sera pas toujours une partie de plaisir...



**Pratique** Les sandows bloqués dans des crochets empêchent l'ouverture intempestive des tiroirs du frigo.





## Le Feeling 39 en 9 points

1. Dans la cabine avant, la hauteur sous barrots est de 1,85 m. Couchette : 2,05 x 1,27 m. Un panneau de pont et deux hublots de coque.
2. Hauteur sous barrots à l'épontille : 1,87 m.
3. Table du carré (non repliable) : 1,59 x 0,80 m.
4. La banquette tribord fait 2,27 x 0,44 m de large. Banquette centrale : 1,67 m de long.
5. Les plans de travail de la cuisine font 0,60 x 0,57 m (côté évier) et 0,57 x 0,80 m (côté frigo).
6. Table à cartes : 0,75 x 0,62 m.
7. Hauteur sous barrots : 1,93 m. Deux panneaux de pont, trois hublots zénithaux, trois hublots de rouf.
8. Hauteur sous barrots : 1,83 m. Panneau ouvrant et hublot.
9. Hauteur sous barrots : 2 m. La couchette mesure 1,95 x 1,27 m. Trois panneaux ouvrants et un hublot de coque.



▲ Volume confortable (haut. ss barrots. 2 m) et vaigrages en Alcantara dans les cabines arrière.

## EN CHIFFRES...

LONGUEUR DE COQUE	11,64 m
LONGUEUR FLOTTAISON	9,92 m
LARGEUR	4,02 m
TIRANTS D'EAU	0,70-2,20 m
DEPLACEMENT	7 825 kg
LEST	3 590 kg
SV AU PRES	80,80 m <sup>2</sup>
GRAND-VOILE	34,80 m <sup>2</sup>
GENOIS	46 m <sup>2</sup>
MOTORISATION	Volvo-Penta D2 40 (38 ch)
RESERVOIR CARBURANT	145 l
RESERVOIRS EAU	400 l
MATERIAU	stratifié de verre
CONSTRUCTION	stratification au contact
ARCHITECTE	Philippe Briand
CONSTRUCTEUR	Privilege Marine
CATEGORIE CE	A

PRIX STANDARD 226 800 €  
PRIX VERSION ESSAYEE 299 214 €



▲ Boiseries claires en érable sur planchers sombres, grand frigo à tiroirs : malgré ses dix-huit ans de carrière, le carré du Feeling 39 a su rester dans l'air du temps. L'immense table cartes, quant à elle, semble d'un autre âge... Mais ce serait plutôt un atout. Idem pour les plans de travail de la cuisine...