JN

Bateaux n° 466 - Mars 1997

Essai comparatif

Feeling 416 : quillard contre dériveur

La guerre des

Peut-on s'offrir un tirant d'eau passe-partout à bord d'un gros croiseur sans trop perdre en performances ? Réponse positive à l'issue de ce test mettant aux prises les deux versions du Feeling 416.

TEXTES OLIVIER LE CARRER
PHOTOS PATRICK BENOITON

Plus nerveux et plus facile à faire pointer, le quillard (à gauche) est en train de « sortir » le dériveur intégral. Mais, à l'arrivée d'un long parcours, l'écart sera finalement minime.

Entre 1,95 m de tirant d'eau pour le quillard et 0,80 m, dérive relevée, pour le dériveur intégral, l'amateur de petites criques et de havres d'échouage aura vite fait son choix… mais en gardant l'angoisse que l'agrément de navigation ne soit pas à la hauteur. Des tests intensifs réalisés en Atlantique par des vents variant de 5 à 25 nœuds avec les deux versions nous permettent aujourd'hui de donner des éléments de réponse précis. Oui, il y a une petite perte en rendement, qui se fait sentir en particulier au près dans des conditions de vent faible et de mer clapoteuse. Oui, il y a une légère baisse en matière de sensations de barre, là encore dans le petit temps. C'est bien le moins, sachant que le dériveur déplace près d'une tonne de plus. Mais, au bout du comp-

tirants d'eau

Feeling 416 quillard

1 284 999 F

12,22 m

Huit couchettes

1re catégorie

Feeling 416 dériveur

1 371 000 F

12,22 m

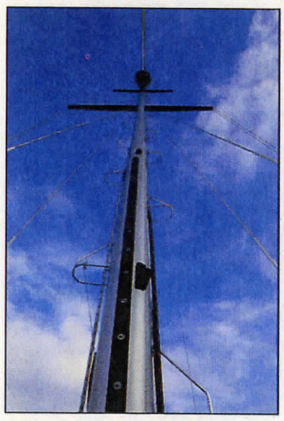
Huit couchettes

1re catégorie

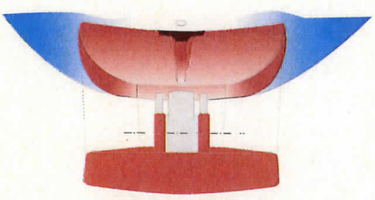
- *LIEU : ÎLE D'YEU*
- *MÉTÉO : 5 À 25 NŒUDS*
- *MER : AGITÉE*

te, le verdict chronométré de nos navigations laisse rêveur : sept minutes d'écart seulement après 30 milles de portant par vent variable. Et les deux bateaux ne se sont pratiquement pas lâchés dans le retour au louvoyage contre une mer formée. Un résultat d'autant plus méritoire pour le dériveur qu'il subissait le handicap d'une grand-voile sur enrouleur, le chantier Kirié n'ayant pu finalement nous dénicher les deux gréements parfaitement identiques qui auraient permis le comparatif « idéal ». Ce manque de puissance dû au mât enrouleur par rapport à une grand-voile classique a sans doute peu influé sur les performances par vent soutenu ; mais il était évident en ce qui concerne la vivacité à la barre. Le bilan – déjà positif – du dériveur intégral aurait donc pu être encore meilleur ! ■ ➤

En détails



Hauteur de gréement rigoureusement identique pour les deux, mais la présence d'un mât enrouleur nuisait au rendement du dériveur intégral dès que le vent devenait un peu « juste » en force pour cette mer difficile à négocier.



Le lest en fonte du dériveur vient s'encastrer dans une empreinte sous la coque. On distingue tout en haut l'orifice du puits de dérive et en bas le support de l'axe de cette même dérive.

Appareillage de Port-Joinville pour les deux 416. Au menu, plus de 30 milles de près vers Les Sables-d'Olonne.

Angle de gîte et vitesse proches pour les deux versions. Mais, dans ce clapot difficile, le dériveur (à droite), plus mou à la barre, cédera vite la position au vent au quillard.

Sous voiles

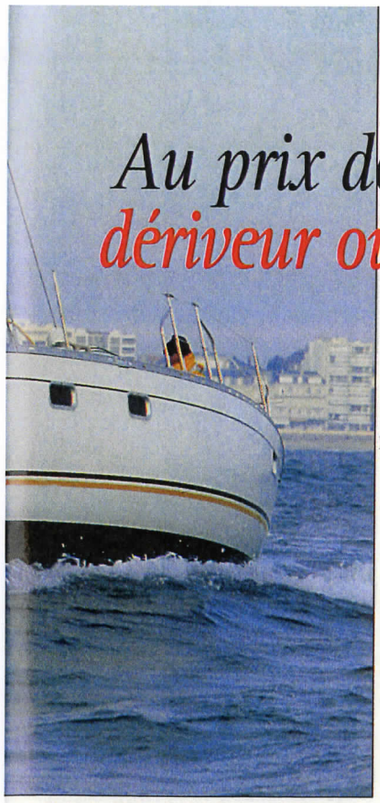
De la puissance, avec ou sans quille !

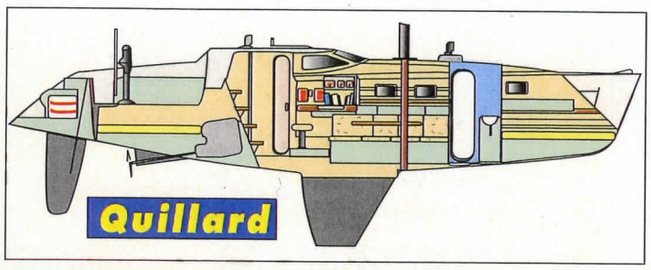
Bien conçu, le dériveur garde un bon potentiel au près.

Le premier bord de ce comparatif pouvait laisser augurer le pire. En 10 minutes de navigation vent de travers par force 4, le dériveur affichait déjà 2 min de retard sur le quillard au passage de la bouée des Petites Barges, au large des Sables-d'Olonne. Ce sont en fait les seules conditions dans lesquelles le dériveur se montrera à ce point dépassé. On peut attribuer ce phénomène à deux éléments : d'une part la moindre puissance de la grand-voile sur enrouleur du dériveur (facteur très important au largue), d'autre part les 900 kg supplémentaires qui lui donnaient des accélé-

Profitant d'une raideur à la toile proche de celle du quillard, le dériveur offre aussi un bon équilibre de route.

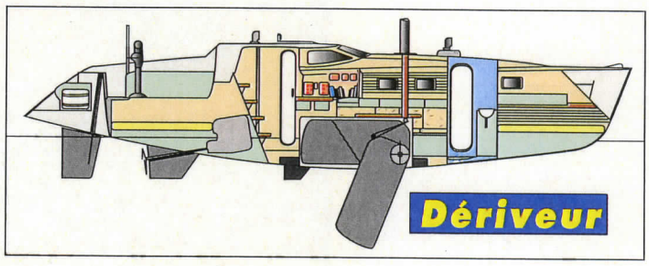
Au prix de moins de finesse de conduite, le dériveur ouvre d'autres horizons en croisière





Lest classique en plomb pour le quillard qui est aussi équipé d'un safran unique profond. Pour le reste, la répartition des masses ne change pas.

En arrière de la dérive pivotante, on distingue les petits ailerons de fonte sur lesquels se pose la coque et, plus loin derrière, le gros aileron qui protège l'arbre d'hélice.



rations moins nettes dans les creux. Le bord qui a suivi – 5 heures de plein vent arrière pour rejoindre l'île d'Yeu – donnait une toute autre allure à cette lutte fratricide. Le dériveur s'accrochait bien, ne concédant vraiment du terrain que dans la deuxième partie de parcours, le vent étant tombé à force 3. A l'arrivée, 7 min d'écart, un score très honorable compte tenu des différences d'équipement. Avec un point à souligner : le confort de conduite du dériveur qui, avec ses deux safrans et sa dérive basculée sur l'arrière, se montrait un peu plus stable de route et moins sensible au roulis dans la grosse houle.

Au louvoyage par force 4 à 6, les deux versions sont restées longtemps à portée l'une de l'autre. Il faudra attendre que le clapot devienne plus agressif pour que le quillard prenne le large, parvenant à « caper » un peu plus (3 à 4°) en gardant la même vitesse. Un écart que nous avons pu chiffrer à 5 minutes après deux heures de route. ■

conception

Protection maximale pour la carène

Un peu plus de traînée, mais une coque bien calée au sec.

Comme le souligne l'architecte, Alain Mortain, il est plus facile de faire un bon quillard avec un dériveur intégral que l'inverse. Un vrai dériveur doit en effet être pensé en tant que tel : forte largeur de flottaison et lest plus important doivent y compenser l'absence du bras de levier d'une quille profonde. Et la protection des fonds doit être prévue en vue de l'échouage. La dérive en stratifié pèse 150 kilos et se manœuvre aisément avec deux bouts renvoyés sur un winch. Sa position n'influe pas de façon significative sur la stabilité. Inutile de trop s'inquiéter pour son réglage ! ■

Impressionnant, mais vrai : à condition de bien choisir son abri, ce spacieux croiseur offre les atouts d'un petit côtier...

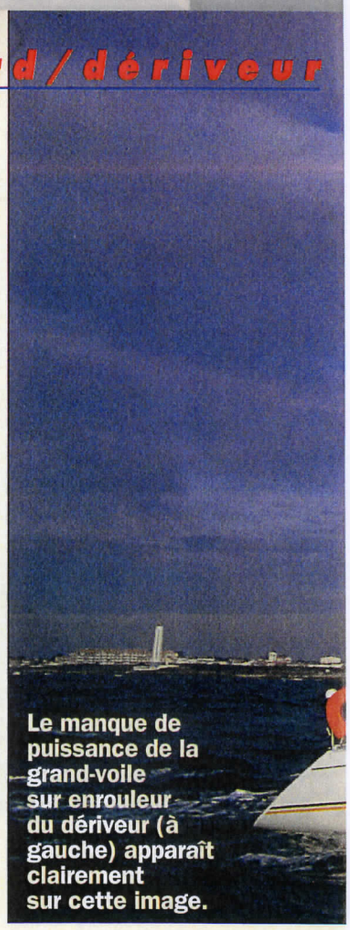
A bord

Une ambiance différente

C'est du côté de la cuisine que chacun affiche son style.

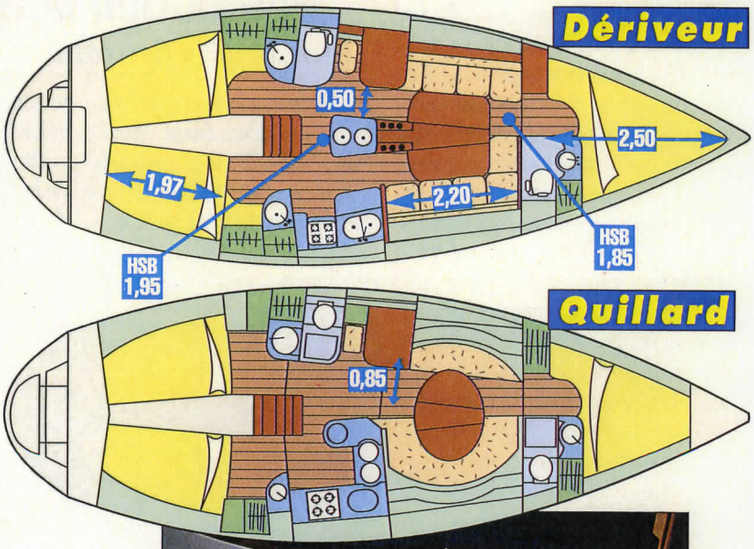
Pas de différence à l'extérieur, à ceci près que notre quillard disposait d'une barre à roue et le quillard d'une barre franche (Jean-Luc Van den Heede, dont c'est le bateau personnel, ne jure que par ce « bout de bois » qu'il conserve depuis l'époque de 3615 MET). Dans les deux cas, le 416 offre un des ponts les plus agréables que l'on puisse imaginer, en particulier grâce à ses larges passavants tout plats. A l'intérieur, les possibilités d'emménagements sont proches. En faisant abstraction des personnalisations demandées par Jean-Luc, la seule véritable différence est imposée par le puits de dérive. Elle est plutôt bienvenue, la table de carré à deux abattants venant naturellement s'appuyer sur le puits, lequel se fait ainsi oublier. Les architectes ont eu en plus la riche idée de profiter de ce bloc fixe pour placer un bloc évier au centre. Une disposition un peu moins efficace pour le confort du cuisinier en mer, mais terriblement séduisante, tant sur le plan esthétique que sur celui de la facilité de circulation de part et d'autre de ce bloc. ■

Vue vers l'arrière du dériveur. Notez les deux portes des cabines.



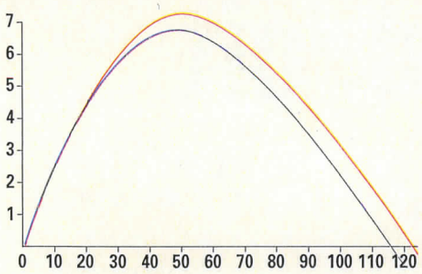
Le manque de puissance de la grand-voile sur enrouleur du dériveur (à gauche) apparaît clairement sur cette image.

A l'intérieur du dériveur, le trafic se sépare autour du bloc central de la cuisine. L'accès au carré en est plutôt facilité.



Plus classique, le carré du quillard affiche une capacité comparable.

Même surface disponible, mais plus concentrée autour du cuisinier, dans la version quillard.



Stabilité : l'avantage reste au quillard

En bleu, la courbe du dériveur, en rouge celle du quillard. Ce dernier garde un bonus de 5° aux grands angles. L'angle critique (celui où le couple de redressement devient nul) est en effet à 115 ° pour le dériveur, 120° pour le quillard. La raideur est similaire jusqu'au voisinage de 30° de gîte.

CARACTÉRISTIQUES	FEELING 416	FEELING 416 DI
Longueur de la coque	12,22 m	12,22 m
Flottaison	9,81 m	9,81 m
Bau maximal	4,20 m	4,20 m
Déplacement	7 500 kg	8 400 kg
Poids du lest	2 300 kg	2 550 kg
Nature du lest	plomb	fonte
Catégorie de navigation	1re	1re
Tirant d'eau	1,95 m	0,80/2,12 m
Génois	53 m²	53 m²
Grand-voile	31 m²	31 m²
Spinnaker	112 m²	112 m²
Architectes	Harlé-Mortain	Harlé-Mortain
Prix	1 284 999 F	1 371 000 F

Conclusion

Un dériveur qui mérite le détour.

Un intérieur quasiment identique et même un peu plus attrayant (question de goût...), des performances à peine inférieures ; pas de doute, les amateurs de petit tirant d'eau auraient tort de se priver avec ce dériveur intégral très réussi. Et ce, même s'ils ont aussi des ambitions hauturières. Ceux qui sont moins attentifs à leur sondeur pourront se permettre d'économiser près de 100 000 F en gagnant un peu d'agrément de barre, et de brio par vent léger et médium. Ce bon résultat du dériveur intégral ne doit pas être généralisé à toutes les versions dériveurs du marché car, dans ce domaine, chaque série est un cas à part en fonction de la cohérence de sa conception. ■

Prix à la loupe

Prix standard quillard
1 284 999 F, avec moteur Volvo ou Yanmar 48 ch, grand-voile à trois bandes de ris, génois médium et tourmentin. Trois batteries de 95 A/h. En trois ou quatre cabines.

Prix standard dériveur
1 371 000 F avec la même fourniture.

Principales options
Mât enrouleur de grand-voile, 12 675 F. Gréement de spi avec Spi triradial, 32 333 F. Table de cockpit, 11 071 F. Deux winches auto-enrouleurs pour les écoutes de spi, 14 991 F. Hélice bec de canard, 3208 F. Guindeau électrique, 18 488 F. Passavants en teck, 81 767 F. Réservoir d'eaux usées, 7 308 F. Chargeur, 9 093 F.