

OCCASION

Quel bateau pour partir?

Décider de partir une année en mer est facile. Trouver l'occasion sûre et adaptée à la vie en famille sur l'Atlantique est plus ardu. Une recherche riche en questionnements, en rencontres et en conseils, où il faut composer entre raison et passion jusqu'à trouver le bon compromis, le voilier idéal pour toute notre famille.

Texte et photos : Damien Bidaine.

C'EST FAIT! L'acompte est versé. 5 000 €, soit 10% du prix d'achat. Voilà une approche bien comptable de notre prochain grand voyage en bateau, mais c'est surtout LA décision qui donne vie à notre projet. Tout est désormais dans les mains de Pascal Marty, expert maritime à Sanary-sur-Mer : confirmera-t-il la bonne affaire? Dans l'affirmative, nous partirons cet été en juillet ou en août au plus tard, avec nos deux enfants, Line (6 ans) et Milo (4 ans) sur un Feeling 416 de 1991. Cap sur les îles atlantiques: Madère, Canaries et Cap-Vert avant la grande traversée vers la mer des Caraïbes.

Mais revenons un peu en arrière : l'idée de cette année sabbatique en mer a germé à la fin de l'été dernier de facon assez inattendue. Certes, nous aimons tous deux la mer et la voile, mais partir en croisière n'a jamais été un loisir exclusif, ni même prioritaire. Laure aime naviguer à condition d'avoir un objectif clair : découvrir un nouvel archipel, une nouvelle côte, un nouveau havre. Pas question de répéter d'immuables virées en Bretagne ou de réitérer les croisières autour du cap Creus, là où gravite le Sun Odyssey 33.1 du grand frère. Pour elle, la voile est un moyen d'exploration plus qu'une fin en soi, et si c'est pour faire des ronds dans l'eau, alors il faut opter pour un support ludique et fun. Quant à moi,

la voile est au cœur de mon métier. Journaliste spécialisé dans le nautisme, je noircis depuis près de quinze ans les pages des magazines spécialisés ou généralistes témoignant des évolutions technologiques de l'industrie nautique, relatant une course, une croisière ou relayant les récits de voyages des autres. Pour autant, si toutes les aventures lues ou entendues m'ont bien entendu fait rêver, je ne m'étais jamais réellement projeté dans l'une d'elles. Jamais je n'aurais imaginé qu'un jour mon tour viendrait.

PARTIR, POURQUOI PAS NOUS?

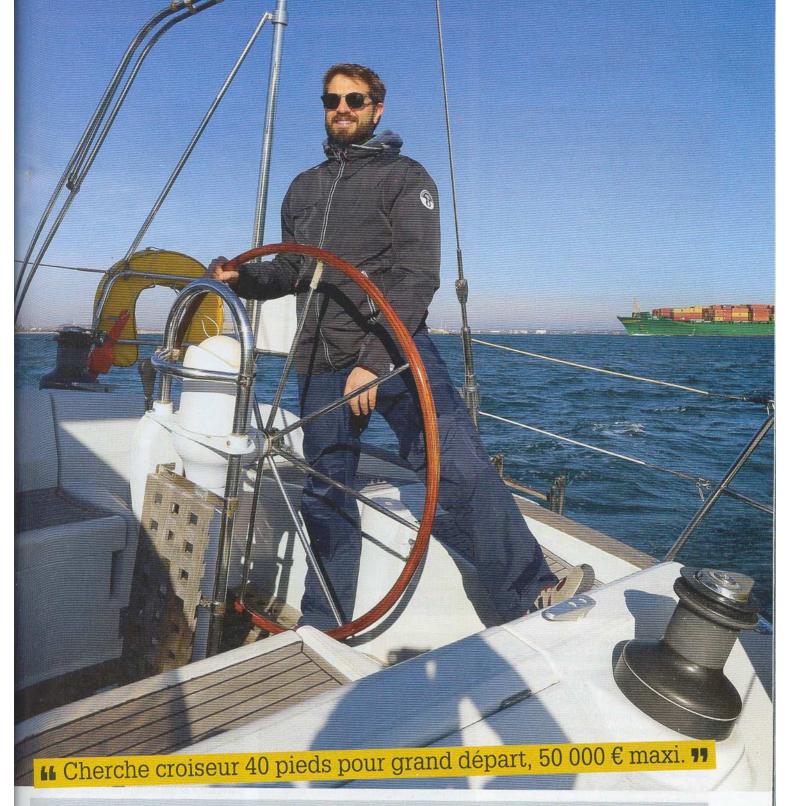
Mais quelle mouche nous pique alors en cette fin d'août 2015? L'été fut génial puisque nous voilà désormais jeunes mariés. Nous parlons un peu du futur voyage de noces qu'il va falloir imaginer et beaucoup de notre envie de trouver un nouveau projet à mener ensemble. C'est comme ça depuis notre rencontre : nous marchons aux projets, modestes ou ambitieux : voyages, enfants, rénovation d'une maison passablement délabrée, mariage... On se met donc à rêver : découvrir le monde, voilà qui serait chouette! Montrer à nos enfants d'autres facons de vivre, d'autres paysages, d'autres sociétés. Leur apporter

par le voyage ce terreau fertile sur lequel ils pourront mieux s'épanouir, se construire différemment. Partir en voilier... Pourquoi pas nous? Après tout, les enfants sont dans une fourchette d'âges idéale. A 4 et 6 ans, ils sont curieux, malléables, volontaires. Assurer la continuité de l'instruction est facilement envisageable, les programmes de grande section et de CE1 sont à notre niveau. Reste à financer le projet : il va falloir acheter un bateau, le préparer pour y vivre et garnir la caisse de bord. Dans ce type d'aventure tous les budgets existent, des plus serrés à moins de 40 000 € aux plus extravagants dépassant allégrement les 200 000 €, achat du voilier compris, sans qu'une limite existe vraiment. Pour nous, entre économies et cagnotte de jeunes mariés, nous devrions pouvoir réunir environ 70 000 €. Ce n'est déjà pas si mal! Il faudra bien évidemment louer la maison, vendre la voiture, peut-être aussi quelques meubles... Une bonne occasion de rebattre les cartes d'une vie urbaine et de distinguer le superflu de l'indispensable. Dès la rentrée, nous attaquons donc les petites annonces. Nous recherchons un voilier de 38 à 40 pieds, robuste, apte à la vie à bord et aux navigations hauturières, le tout pour

moins de 50 000 €. Il y a deux avantages

à opter pour une occasion : cela nous

permettra de connaître parfaitement



Un tour de l'Atlantique par les îles

Le programme est encore en gestation et aux dires des nombreux témoignages recueillis, il sera sans cesse remanié au gré des escales, des rencontres, des coups de cœur et des coups de chien aussi... Car la météo a toujours son mot à dire. Mais aujourd'hui, tout est permis. Alors en famille nous rêvons à une grande tournée des îles! Objectif, rallier Port-la-Forêt, notre port d'attache familial depuis la Côte d'Azur, port d'attache actuel du voilier que nous avons déniché, en passant par les îles d'Or, les Baléares, Madère, les Canaries, le Cap-Vert, les Antilles, la Jamaïque, Cuba et, pourquoi pas, les Bahamas, les Açores avant un atterrissage dans les îles de Glénan, connues pour être le plus bel archipel au monde.





les entrailles de notre future maison flottante et itinérante en réalisant nous-mêmes les travaux de préparation, et nous pourrons partager avec les lecteurs de Voile Magazine nos réflexions sur le choix de tel ou tel équipement et sur son installation.

Tous les papiers et dossiers « occasions », « équipements », « comment partir » auxquels j'ai participé prennent soudain une autre valeur et je les relis avec un regard différent! Pourquoi donc n'a-t-on pas publié plus de plans d'aménagement dans ce catalogue de bonnes occasions? Tiens, c'est étonnant le piédestal et la surcotation des Sun Legend...

GENERATON 80, ROBUSTE ET MARIN

De fait, au fil des annonces lues et retenues pour leur prix, nous affinons notre recherche et nous concentrons sur les voiliers de grande série en polyester des années 1980, voire du début des années 1990. La raison est d'abord financière, mais aussi technique. D'une part, les annonces pour ce type de croiseur pullulent et la fourchette des prix affichés - entre 30 et 60 000 € - correspond bien plus à notre budget que les constructions en alu ou en acier sauf à viser les constructions amateurs des années 1970. Mais ce n'est ni dans notre idée ni véritablement adapté à notre programme (voir encadré sur le projet) qui reste très classique et réalisé en grande majorité par des unités en polyester sorties des chantiers de grande série, Bénéteau, Jeanneau, Bavaria...

D'autre part, les années 1980/90 correspondent à une période intéressante dans l'histoire de la plaisance. Il s'agit de deux décennies florissantes durant lesquelles les chantiers font appel à des architectes talentueux pour dessiner les carènes : Philippe Briand, Philippe Harlé, German Frers, Daniel Andrieu, Jacques Fauroux ou encore le duo formé par Michel Joubert et Bernard Nilvelt. Deux décennies où l'accastillage se modernise et se rationalise grâce à de nombreuses avancées techniques. Une période aussi où les plans d'aménagement et les plans de pont montrent encore un vrai sens marin, tout en étant plus habitables que les unités des années 1970. Enfin, il s'agit d'une période où les méthodes de construction désormais rodées offrent certaines garanties: l'utilisation du polyester est désormais maîtrisée et les chantiers ne font pas encore d'économies sur la matière : il en ressort des stratifications généreuses et des cloisons généralement structurelles. En somme, des voiliers à l'épreuve du temps sous réserve qu'ils aient été correctement entretenus. En fait, très vite nous établissons une shortlist de voiliers de 39 à 43 pieds qui, conceptuellement, nous plaisent tout en rentrant plus ou moins dans notre budget : First 42, Dufour 39, Gib'Sea 114 ou 126 Master



First 42 UN CROISEUR EXIGEANT

Sa ligne séduisante est un trait caractéristique de l'architecte German Frers. En 1981, le First 42 doit concurrencer les chantiers étrangers, notamment nordiques. Bénéteau soigne donc la qualité des aménagements. Pour la croisière hauturière, ses qualités marines sont appréciables mais il reste une unité exigeante pour un équipage expérimenté. Fort tirant d'eau et surface de voile généreuse n'y sont pas étrangers. Comme c'est généralement le cas sur les First, pensée pour la course-croisière, l'habitabilité est moins généreuse que sur d'autres unités plus polyvalentes.



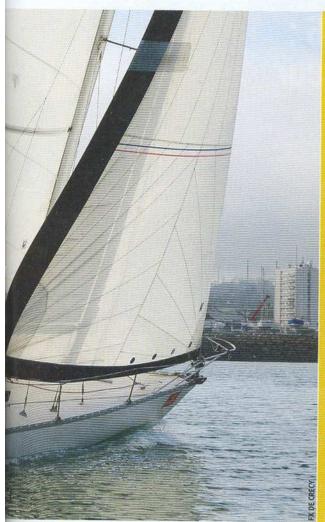
Plan German Frers. 266 unités produites de 1981 à 1985. Chantier : Bénéteau. Longueur : 12,80 m. Largeur : 3,97 m TE : 2,20 m. GV : 38,72 m². Génois : 67,38 m². Spi : 141 m². Eau : 400 l. Carburant : 150 l. Moteur : 50 ch.

Sun Charm 39UNE LONGUE CARRIERE

Ce n'était clairement pas notre premier choix. Plusieurs raisons à cela : un rouf en sifflet trop proéminent qui empiète beaucoup sur les passavants et la plage avant, limitant le confort du pont tant pour manœuvrer que pour profiter du paysage et une cuisine en long, moins pratique en navigation et qui mange sur l'espace de vie du carré. Mais la carène du Sun Charm, reprise en 1994 pour le Sun Fast 39 et le Sun Odyssey 39, est une véritable réussite, conjuguée, tout du moins pour cette première version, avec une construction irréprochable. Comment les distinguer? Gréement en tête pour les Sun Charm et Sun Odyssey, gréement au 7/8 pour le Sun Fast.



Plan Jacques Fauroux. 250 unités produites de 1988 à 1994. Chantier : Jeanneau. Longueur : 11,59 m. Largeur : 3,89 m. TE : 1,95 m. GV : 31,40 m². Génois : 53,50 m². Spi : 115 m². Eau : 360 l. Carburant : 140 l. Moteur : 50 ch.



TRES INNOVANT à sa sortie où il a donné un sacré coup de vieux aux Brise de Mer et autres Gib'Sea 38, le Sun Fizz conserve une ligne très agréable et de réels atouts nautiques. Sa carène dessinée par Philippe Briand lui garantit de belles moyennes sous voiles, même chargé, et un comportement sain, y compris quand la mer grossit. Pour le voyage, on privilégiera les modèles ayant bénéficié à l'époque de l'option jupe – indispensable en croisière –, ainsi que les millésimes d'après 1983 dont les aménagements sont en teck et non plus en Formica. Parmi les modifications courantes et bienvenues, la disparition du WC arrière tribord remplacé par des rangements, l'ajout d'un hublot ouvrant au-dessus de la cuisine. Ce que l'on aime sur le Sun Fizz : son plan de pont, sa grande table à cartes, ses deux couchettes de quart, ses grands volumes de rangement, sa survie en fond de cockpit. Il existe aussi une version dériveur lesté (1,35/2,15 m), plus rare mais intéressante : veillez alors à l'état du vérin hydraulique ainsi qu'à celui des patins d'arrêt de la dérive

Plan Philippe Briand. 651 unités produites de 1981 à 1986. Chantier : Jeanneau. Longueur : 12,30 m. Largeur : 3,85 m. TE : 1,95 m. GV : 33 m². Génois : 40,20 m². Spi : 110 m². Eau : 250 l. Carburant : 120 l. Moteur : 40 ch.



▲ Un plan d'aménagement simple, très fonctionnel, marin et plutôt lumineux rend la vie à bord des Sun Fizz particulièrement appréciée des grands voyageurs.

Gib'Sea 114 UNE UNITE REPUTEE

Le chantier Gibert Marine aujourd'hui disparu — racheté par Dufour en 1996 — fut fondé par Olivier Gibert avec l'idée de développer le marché de la location pour trouver sa place aux côtés des deux grands chantiers vendéens. Objectif atteint grâce à la réussite de la gamme des Gib'Sea. Le 114 se voulait un Gin Fizz optimisé, débarrassé de son cockpit court et de sa cabine arrière peu convaincante. On peut le considérer comme le cousin germain du Sun Fizz même s'il ne connut pas le même succès. Arrêté en 1984, il fut remplacé par le 116, son sistership rallongé de 25 cm à l'arrière.



Plan Joubert-Nivelt. 140 unités produites de 1982 à 1984. Chantier : Gibert Marine. Longueur : 11,35 m. Largeur : 3,80 m. TE : 1,95 m. GV : 30 m². Génois : 50,50 m². Spi : 110 m². Eau : 300 l. Carburant : 200 l. Moteur : 40 ch.

Dufour 39DE RARES OCCASIONS

Cette unité marque un des nombreux retours en grâce du chantier rochelais alors tout juste repris par Olivier Poncin. Elle reprend la carène racée dessinée par German Frers pour le Dufour 6800. Très bien fini, sa conception et sa construction monolithique sont jugées à l'époque très haut de gamme. Résultat, on trouve aujourd'hui des unités bien conservées parmi lesquelles on préférera les millésimes postérieurs à 1986 dont les emménagements ont été revus par le designer Patrick Roséo. Mais attention : c'est alors le contremoule qui assure la rigidité de la coque et non plus les cloisons.



Plan German Frers. 120 unités produites de 1982 à 1996. Chantier : Dufour Yachts. Longueur : 11,60 m. Largeur : 3,80 m. TE : 2 m. GV : 32,80 m². Génois : 54 m². Spi : 120 m². Eau : 200 l. Carburant : 110 l. Moteur : 40 ch.

Et les autres?

Les unités réputées ne manquent pas, tout est question de budget : Ecume de Mer, Gin Fizz, Allures 40, First 405. Dufour 42, Sun Kiss 45 ou RM. Enfin, on ne peut oublier les deux poids lourds de la grande croisière, sortis successivement des chantiers Jeanneau et Bénéteau. Le Sun Magic 44, produit à 420 unités entre 1987 et 1990, est réputé pour son confort, sa stabilité de route et sa coque en tissu de verre/Kevlar. L'Océanis 411, produit entre 1997 et 2004 par Bénéteau. est né sur la planche à dessins du Groupe Finot. Il est très apprécié pour sa stabilité et ses volumes intérieurs, même si du coup sa ligne est un peu massive.



▲ L'Océanis 411, véritable best-seller hauturier, fut produit à 1 044 exemplaires!



et la longue série des Sun du chantier Jeanneau: Sun Charm 39, Sun Kiss, Sun Legend 41 et enfin le Sun Fizz, qui semble être un excellent compromis et dont les annonces ne manquent pas, qu'il s'agisse d'unités dans leur jus ou déjà équipées pour la grande croisière.

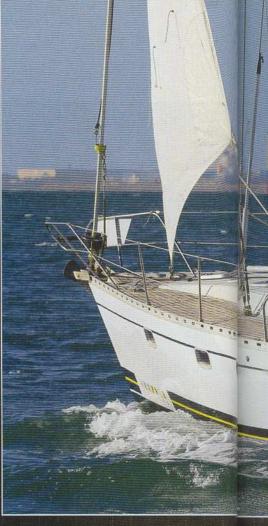
Reste à présenter notre sélection à des professionnels afin de valider l'adéquation de nos recherches avec les exigences de notre projet familial. Les avis s'échangent dans un premier temps au sein de la rédaction de Voile Mag, qui compte en son sein de vieux briscards, Rubi - l'homme à la pipe dont on ne compte plus les milles en course ou en croisière et qui tout essayé ou presque -, FX qui a lui aussi quelques de milles au compteur et surtout une transat en année sabbatique, tiens tiens...

A LA RECHERCHE DU COUP DE CŒUR

Au-delà de la rédaction du magazine, j'engage une discussion avec Christian Picard, fondateur d'AYC, une société de courtage spécialisée dans les unités de grand voyage, qui conforte rapidement nos premières recherches. Avec notre budget modeste, Christian me cite naturellement les mêmes unités que celles inscrites dans notre shortlist avec cependant un conseil qui passe au départ inaperçu : « Regarde aussi les unités plus jeunes, hors budget, car tout se négocie fortement ». Enfin, il arrive peu ou prou aux mêmes conclusions. « Le Sun Fizz est une bonne option avec une carène dessinée par Philippe Briand, racée, rapide, qui accepte la charge, tout comme celle du Sun Kiss 45, ce qui n'est pas forcément le cas des Sun Shine 38, Sun Legend 41 ou Sun Magic 44 ». L'exemple du Sun Legend très recherché par de nombreux de candidats au grand départ est caractéristique et plutôt intéressant. Sa bonne cote sur le marché de l'occasion s'explique tant par son intérieur moderne, bien ventilé et sa ligne racée que par sa construction en stratifié utilisant une fibre exclusive mise au point par Jeanneau et Dupont de Nemours, l'Aramat K, un tissé de verre/Kevlar très résistant. Pourtant cette jolie carène dessinée par Douglas Peterson, qui fut originellement pensée pour un one tonner et donc pour la course-croisière en équipage, voit ses performances chuter dès lors qu'elle se retrouve en dehors de ses lignes, une fois embarqués tout l'équipement et l'approvisionnement nécessaires à la vie à bord. Une caractéristique importante qui, conjuguée à des aménagements certes bien moins datés mais aussi moins volumineux que ceux de son prédécesseur - le Sun Fizz -, fera pencher notre balance en faveur de son aîné. Tout cela nous arrange puisque les annonces de Sun Legend 41 sont rares et chères alors qu'internet regorge d'annonces de Sun Fizz!

Feeling 416: une longueur d'avance

APRES PLUS DE VINGT ANS de carrière, le 416 conserve une étonnante jeunesse et reste une référence parmi les croiseurs hauturiers en raison de son concept avant-gardiste et d'une construction sérieuse. C'est un drôle de voilier qui est présenté par le chantier Kirié en 1989 : très large et très lumineux! Il faut avouer que l'industrie nautique est dans le creux de la vague et qu'elle cherche auprès des architectes des idées neuves. Bénéteau, par exemple, a fait appel à Philippe Starck pour son 35SS où les solutions du renouveau passent par une série de hublots verticaux adoptant la forme du rouf et de menuiseries tout en rondeurs... Lumière et design, telle est la formule en vogue que le chantier Kirié a appliquée dès 1987 à son Feeling 1090, déjà très lumineux avec deux hublots zénithaux. En 1989, une loi de défiscalisation (Pons) - qui va remettre à flot toute l'industrie nautique - dope la demande pour des unités de 12 m. Chaque chantier propose le sien. Chez Kirié, il s'agira du 416. Eric Tabarly conçoit le plan de pont tandis que Philippe Harlé et Alain Mortain s'inspirent des Feeling 1090 et 1040 en présentant une unité avant-gardiste. Le 416 adopte une carène très large pour son époque, permettant au pont de conserver de beaux passavants, encadrant un rouf discret et court sur l'avant s'arrêtant avant le pied de mât, mais volumineux et protecteur au niveau du cockpit. Ce qui surprend surtout, c'est cette face avant du rouf parée d'immenses hublots zénithaux. Une originalité qui prend tout son sens une fois à l'intérieur : non seulement le navigateur installé à la grande table à cartes conserve un œil sur la route et les voiles, mais

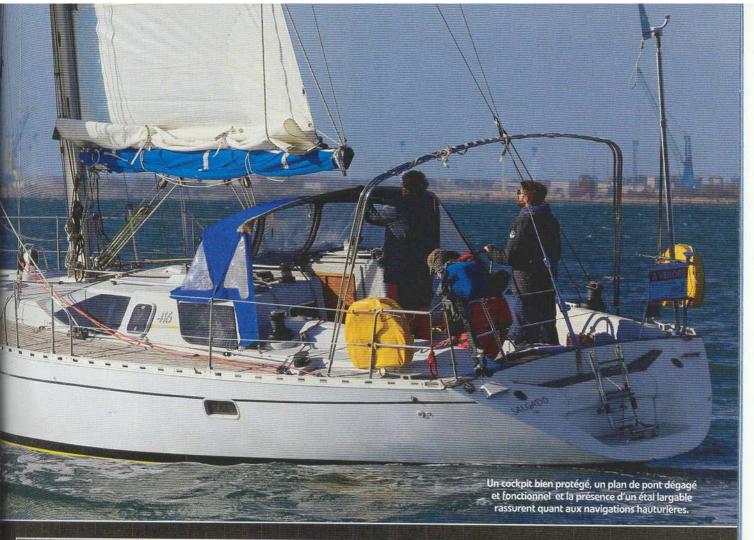


le carré en léger contrebas est littéralement baigné de lumière. Une impression accentuée par les tons clairs des boiseries en frêne et des revêtements en skaï blanc. Pensé par des navigateurs, le Feeling 416 est donc salué à sa sortie pour ses aménagements adaptés à la vie en mer, avec de nombreuses mains courantes, pour sa carène puissante mais équilibrée, pour son plan de pont dégagé et son accastillage rassemblé autour de la descente. Cerise sur le gâteau : une très belle barre à roue en bois lamellé-verni. Le chantier Kirié n'en est pas à son coup d'essai. Rappelons que sa première unité, le Feeling 1350 (plan Ron Holland de 1984) a remporté la Route du Rhum 1986 en catégorie bateaux de série et que le Feeling 1090 fut élu Bateau de l'année en 1987.

Le Feeling 416 en 10 points

- 1. La couchette avant mesure 2,05 x 1,35 m aux épaules, la hauteur sous barrots est de 1,80 m.
- La hauteur sous barrots atteint 1,73 m dans la salle d'eau équipée d'une douche et d'un WC.
- 3. La grande banquette en U fait une excellente couchette de mer de 2 x 0,45 m.
- 4. La table du carré qui s'abaisse, mesure 1,30 x 1,23 m déployée et 1,20 x 0,86 m avec un seul abattant.
- La table à cartes, entourée d'une belle fargue avec main courante intégrée, mesure 0,98 x 0,75 m.

- 6. C'est sous le rouf panoramique que la hauteur sous barrots est maximale (2 m).
- 7. Le meuble à gauche des éviers est équipé de tiroirs qui complètent les trois profonds placards.
- 8. On a 1,90 m de hauteur sous barrots au pied de la descente encadrée de mains courantes en inox.
- 9. Le rouf volumineux dégage un beau volume dans la salle d'eau (1,85 m de hauteur sous barrots).
- 10. Les couchettes mesurent 2,05 x 1,35 m aux épaules et la hauteur sous barrots atteint 1,93 m.





A L'espace de vie du carré en contrebas du coin cuisine et navigateur est immense et convivial.

LONGUEUR COQUE LONGUEUR FLOT. 9,81 m

LARGEUR 4,20 m TIRANT D'EAU 1,95 m

DEPLACEMENT 7 500 kg LEST 2 300 kg

SV AU PRES 84 m2 GENOIS 53 m² GRAND-VOILE 31 m²

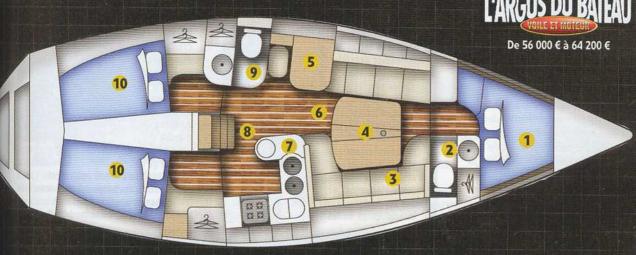
MOTORISATION Yanmar 44 ch CARBURANT 2501

RESERVOIRS EAU 2 x 200 I MATERIAU sandwich verre/halsa

CONSTRUCTION au contact ARCHITECTES Harlé/Mortain

CONSTRUCTEUR Kirié - 130 unités

PRIX DEMANDE 59 000 €



UNF TRANSAT EN FAMIL

Loin de la mer, pas question de traîner le long des pontons en quête de la bonne occase et nos recherches consistent, dans un premier temps, à surfer sur internet entre les sites d'annonces spécialisés et le Bon Coin qui ne doit pas être négligé, car les annonces y sont nombreuses et très différentes de celles des sites pros. Enfin, nous calons quelques visites avec les enfants : une bonne façon de réaliser que le projet est bel et bien lancé. Une manière aussi de bien se rendre compte qu'on n'achète pas un voilier sur plan ni à partir d'une fiche technique ou descriptive, mais qu'il doit s'agir, comme pour l'achat d'une maison, d'un coup de cœur. Et justement, le coup de cœur ne vient pas... Certes, le Sun Fizz nous apparaît toujours comme le plus adapté. On aime son plan de pont à condition qu'il s'agisse du modèle avec une jupe (une option à l'époque), mais l'intérieur reste ancien, très 1980, sans compter qu'ils sont souvent fortement personnalisés par leurs propriétaires successifs: peinture, modifications en tout genre, bidouilles électriques, etc. Ces visites sont aussi l'occasion de s'enrichir auprès de familles qui reviennent d'un périple similaire. Echanges de points de vue, conseils, récits et anecdotes sur la vie à bord avec des enfants sont autant d'informations et d'enseignements inestimables qui nous confortent dans notre projet et enrichissent notre réflexion. Des belles rencontres donc, mais peu concluantes.

UN BON FEELING

On se souvient alors d'un des conseils distillés par Christian Picard: « Les annonces sont régulièrement surévaluées d'au moins 10%, n'hésitez pas à taper plus grand, plus récent et n'oubliez pas d'intégrer dans vos recherches le potentiel du voilier à la revente ». A peine engagée que déjà, la fin de l'aventure se dessine! Mais dans un projet où la revente du voilier fait partie intégrante de l'équilibre financier, il est en effet capital d'y penser dès l'acquisition. Or il est vrai que le marché de l'occasion est si riche qu'il est peut-être malin de miser sur un produit rare qui, à défaut de se revendre cher (quel sera le marché dans deux ans?) se revendra vite! Christian cite alors deux unités de son catalogue à titre d'exemple : un Dufour 41 et un Feeling 416, tous les deux à 59 000 €. Le Feeling 416 est un modèle relativement rare sur le marché de l'occasion et il s'affiche généralement à plus de 80 000 €, et qui nous avait fait tiquer dès le début de nos recherches sans que l'on pousse plus avant nos investigations. Il apparaissait encore trop cher pour nous, trop moderne alors que nous focalisions nos recherches sur les Sun Fizz. Un passage à Marseille non loin de Port Napoléon, lieu d'hivernage de ce Feeling 416 en version guillard, va radicalement changer notre point de vue. En chemin, je fais un point avec Laure sur le modèle : « La conception du Feeling 416 a vingt-cing ans, mais tu vas voir que c'est très

L'ŒIL DE L'EXPERT

Pascal Marty, expert maritime, s'est penché sur ce Feeling 416 avec une idée en tête : estil encore apte à une navigation océanique?

Cette visite n'a pour but que d'émettre un simple avis sur l'aspect général du navire et en donner une valeur estimative, mais ne peut être considérée comme une expertise complète.



ELECTRICITE

L'ensemble est correctement conservé. Le chargeur Cristec est d'ancienne génération. Présence d'un testeur sterling, d'un petit panneau solaire, d'une éolienne et d'un hydrogénérateur. Prévoir un bilan électrique complet et un check-up de l'installation.





APPENDICES

Le safran est un appendice sensible et il faut avoir de quoi le remplacer. lci on relève un léger jeu sur la baque inférieure. Une dépose est préconisée pour visiter la mèche et graisser les boulonnages des secteurs inférieurs.



HELICE Présence d'une hélice Kiwiprop 17 de 2010 à mise en draneau avec un début d'usure aux points d'appui qu'il

faudra réviser. Prévoir également une hélice de rechange est toujours intéressant à condition de savoir la démonter et la remonter dans l'eau.

VOILES ET GREEMENT

A défaut de factures pour le gréement dormant, une révision complète est à préconiser avec dépose du mât afin de vérifier



les réas, les axes. Le vît-de-mulet est à changer, prévoir une seconde drisse de foc. Grand-voile, génois et trinquette sont en bon état, mais il manque à cette garde-robe un tourmentin et une voile de portant.

PONT ET ACCASTILLAGE





Tout l'accastillage nécessite une révision complète à l'image de ce réa « carré ». Les joints des vitrages avant du rouf sont à reprendre, mais le pont en teck est bon.

AMENAGEMENTS



Les boiseries ont toutes été marquées par l'humidité et le manque de rinçage à l'eau claire. L'ensemble structure et renforts de coque est de bonne cohésion. Les planchers doivent pouvoir être fixés, certaines vannes et des tuyaux sont à remplacer tandis que tous les colliers de serrage sous la flottaison sont à doubler. Pour le voyage, prévoir des pinoches à poste ainsi qu'une alarme sonore de présence d'eau dans les fonds.

MOTEUR

Le Yanmar 4JHE a bien fonctionné lors des essais malgré ses 5 000 heures. On constate cependant une usure générale importante



avec l'observation de points de sulfatation, d'une dégradation de la peinture et de traces d'oxydation. Pour une fiabilité maximum, une révision générale, avec dépose du moteur et de l'inverseur, paraît indispensable.



Des impacts légers sur l'avant tribord nécessitent une reprise du gel-coat. Aucune osmose apparente n'est constatée. Le fait qu'il ait été hiverné au sec chaque hiver ces quinze dernières années est un bon point.

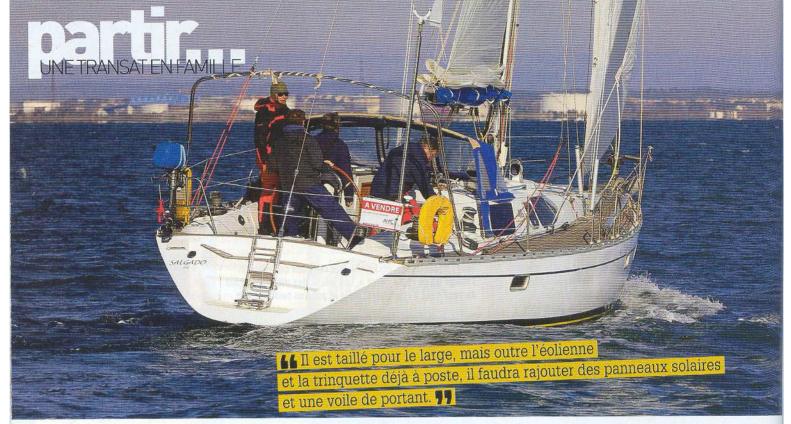
IMPRESSION GENERALE

Ce Feeling 416 a subi un net manque d'entretien vraisemblablement durant ses cinq premières années de défiscalisation où il fut mis en location en Guadeloupe. Il s'agit néanmoins d'une unité bien équipée qui, après une sérieuse rénovation sur certains postes - coque, gréement, moteur - donnera la possibilité de renaviguer au long cours.

NOTRE ESTIMATION VALEURS

- Coque/

- aménagements...
- Moteur....
- Gréement. .12 000 € - Equipement.....



différent de tout ce que l'on a déjà vu. Ca ressemble bien plus à un croiseur moderne, il est large, volumineux, lumineux. Est-il costaud? Oui, c'est encore l'époque où les cloisons sont structurelles, où les varangues - qui forment le squelette du voilier - sont en bois stratifié. Il a une bonne réputation ». Attention: son prix ne cadre pas avec notre budget, ni avec la cote de ce modèle : à nous de trouver l'explication et les solutions. Une fois sur place, nous découvrons seuls le voilier. Une très bonne chose! Sans visite guidée, c'est la meilleure méthode pour bien appréhender un bateau et cela nous permet de nous exprimer très librement entre nous sur ce que nous découvrons et ressentons. Or les sentiments se bousculent. Pour nous, entre nos précédentes visites et cette dernière, c'est le jour et la nuit! 35 cm supplémentaires au maître bau et 85 cm à la longueur hors tout changent inévitablement la donne. Ca revient à choisir entre une petite maison un peu sombre avec terrasse et une maison avec véranda, terrasse et bain de soleil. Pour faire simple: on s'y voit. On y croit. Sur le pont, tout est grand et large : la plage avant, les passavants, le cockpit, la jupe. L'accastillage est plus contemporain. A l'intérieur, le carré est spacieux, lumineux, la table à cartes immense et la cuisine en U paraît fonctionnelle. Et cette lumière, cette incroyable vue sur l'avant à travers les trois panneaux de pont du pied de mât! Ce n'est certes pas un RM mais ça y ressemble un peu... La suite de la visite confirme de bons points conceptuels : l'accessibilité au moteur, les nombreux rangements. Mais ce Feeling 416 n'est plus tout neuf, loin s'en faut. Voilà donc ce qui explique sa mise à prix dans la fourchette basse de la cote. Le gel-coat, les vaigrages et tous les panneaux d'ornement en bois ont souffert d'usure, de coups et d'humidité. Nombre de charnières de porte ou de panneaux de coffre sont à vérifier, le gréement courant tout comme le dormant pourtant pas si vieux (douze ans) devront être changés; les joints et l'étanchéité des panneaux de pont sont à revoir, le moteur a beaucoup d'heures. Sans entrer dans les détails – ce sera le rôle de l'expert –, la liste des travaux de remise en état risque d'être longue.

UN VOILIER USE MAIS AVEC UN FORT POTENTIEL

Si ces premières constatations semblent surmontables et relativement bénignes, il faudra bien entendu en avoir l'assurance et être certain que cela ne préfigure pas un état général vieillissant associé à des faiblesses structurelles plus importantes. Enfin, il faudra veiller à répercuter sur son prix d'acquisition l'ensemble de ces rénovations indispensables avant d'appareiller en famille. La rencontre qui s'ensuit avec Frédéric, le courtier AYC de Port Napoléon, et la lecture de l'inventaire complet confirment quelques bons points - une grand-voile et un génois récents, une éolienne de 2002 -, mais nous apprend aussi que ce que nous estimions être le juste prix (45 000 €) a déjà été récemment offert et refusé par les copropriétaires du Feeling. Rien ne nous interdit cependant de faire une nouvelle proposition. La négociation s'engage. Prix de départ 59 000 € - nous apprendrons plus tard que la mise à prix initiale était de 70 000 € -, plusieurs offres à 45 000 € refusées : nous proposons 47 000 €. Refus. Beaux joueurs, nous refaisons une offre à 49 000 €. Etant donné l'ampleur de la rénovation à prévoir, nous atteignons alors notre plafond au risque de nous mettre dans le rouge si des travaux plus importants et non anticipés s'avéraient nécessaires. Nouveau refus, mais une contre-offre est faite à 52 000 €. Impossible pour nous de monter sur cette proposition et nous devons la refuser. Résignés mais heureux d'avoir essayé, nous tournons donc la page et replongeons le temps d'un week-end dans notre petit dossier d'annonces... Lundi matin : « Bonjour, le week-end porte conseille et les copropriétaires du Feeling sont prêts à vous laisser le bateau à 50 000 € ». Nous y sommes! A 1 000 € près, ce Feeling 416 peut donc devenir notre Feeling et l'aventure peut réellement commencer. Le temps de refaire nos comptes et de nous conforter dans notre idée malgré le gréement à refaire, l'électricité à repenser, le pilote à vérifier et le moteur à réviser... C'est parti, sous réserve des conclusions de l'expertise. ■

BROOKERS DU LARGE



Société de courtage spécialisée dans la vente d'unités de grand voyage, AYC a été fondée par Christian Picard en 1994. Cet ancien ébéniste, qui devint vite responsable de la branche occasion du chantier Jeanneau puis spécialiste des unités hauturières, distille des conseils précieux tirés tant de ses rencontres avec des navigateurs au long cours que de ses propres expériences professionnelles, mais aussi personnelles. En effet, Christian réalisa en famille une boucle atlantique sur un Kronos 45 en 2007-2008. Le conseil est au cœur d'AYC dont les membres sont des navigateurs expérimentés, tous passés par la case transatlantique!