

Voiles de Libéria n° 390
08/2003.

JM

JEAN-LUC GOURMELEN
**Parti pour une
boucle atlantique,
dans le cadre
du Rallye des Iles
du Soleil, Molène
quitte les Canaries
à la recherche
des alizés tant
espérés...**



20.000
MILLES

EN FEELING

Texte et photos Jean-Luc Gourmelen.
Plans François Chevalier.



416

Avec ses lignes modernes et un peu plus de 12 mètres de longueur de coque, le Feeling 416 tient son rang au sein d'une flotte de croiseurs hauturiers prêts à traverser l'Atlantique. Une belle occasion qui, pour la moitié du prix de son équivalent neuf, emmène Tifenn et Tanguy naviguer au long cours. Bilan...

PLAN DE PONT

Sécurité et confort

Étai largable

Absolument indispensable pour ce type de navigation, qui comporte aussi du près dans l'alizé. Au lieu de déformer le génois sur enrouleur, un foc de route à mousquetons est ainsi gréé sur cet étai largable et offre de bien meilleures performances.



Énergie à gogo

Utilisant des sources d'énergie gratuites et renouvelables, l'éolienne et le panneau solaire complètent efficacement et plus économiquement l'alimentation en énergie du bord, qui provient normalement du moteur et de l'alternateur d'arbre.



Capote ouvrante

Un investissement onéreux (1500 euros) mais qui procure un confort inégalé. Contre le soleil, les embruns, la chaleur au mouillage et le vent. Sans oublier les fonctions «main courante de cockpit» et «accroche de bimini», dorénavant indispensables.



Feu de girouette

Quoi de plus agréable que de barrer à la girouette, et donc au vent. Oui, mais la nuit, comment faites-vous ? «Eh bien, nous avons installé ce petit éclairage juste en dessous de la girouette, plus simple et plus efficace qu'un répétiteur à la lumière blafarde...»



Frein de bôme

Comme l'étai largable, le frein de bôme s'avère indispensable pour un programme qui compte beaucoup de navigations au portant dans des alizés établis. D'ailleurs, il a souvent servi en évitant des empannages intempestifs lors de la descente le long du Portugal.



-3. Molène ressemble à un séchoir à linge de famille nombreuse. Draps, serviettes et tee-shirts claquent au vent qui descend en rafales des pics canariens.

J -2. L'opération «approvisionnement» se déroule selon le plan prévu. Il semble effectivement impossible que le contenu de toutes ces caisses posées sur le ponton par les livreurs d'«El Cortès Inglés» rentre dans les coffres du Feeling 416 !

J -1. La journée dédiée à la visite de l'île se transforme en bricolage de dernière heure : sur la table du carré transformé en salle d'opération, le vérin du pilote, qui a tendance à ne pas garder toute son huile, se fait désosser. Chaque joint torique passe à la loupe afin de détecter la moindre fissure...

Jour J. Joli départ de Molène tout dessus au petit largue, cap au Sud-Sud-Ouest à la recherche des alizés qui le mèneront au Cap-Vert. Tifenn barre, Tanguy fait le tour du pont en inspectant son ultime travail sur l'enrouleur de génois, qui ne voulait plus se laisser rouler. On a beau penser à tout et vérifier les points jugés sensibles, il y a toujours un détail qui vous échappe.

Ils le connaissent pourtant bien, leur bateau au nom d'île. Et les voiliers d'occasion d'une manière générale, puisqu'ils n'ont eu que ça. Question de choix, de budget, de goût, mais aussi de hasard. «Le premier critère dans le choix d'un bateau,

c'est qu'il plaise à l'œil», explique Tanguy. Son premier coup de foudre nautique se présente ainsi sous la forme d'un Love-Love baptisé Maeva. A dix-huit ans, après avoir travaillé tout l'été, Tanguy craque. Et, comme l'addition de ses deux mois de paie ne suffit pas à acquérir l'objet de ses désirs (environ 6 500 francs à l'époque), il revend sa planche à voile. Et sa chaîne hi-fi. Ce qui n'est pas un mince sacrifice à cet âge, même si le bruit de la mer qui mousse contre la coque sonne agréablement à l'oreille.

Basé à Lorient, Tanguy navigue dès qu'il le peut vers Groix, les Glénan, Belle-Ile, Étrel, Doëlan. Et apprend. Beaucoup et tout seul. Bien sûr, il possède déjà quelques bases, acquises en planche à voile. Mais passer d'un engin de plage à un petit croiseur représente tout de

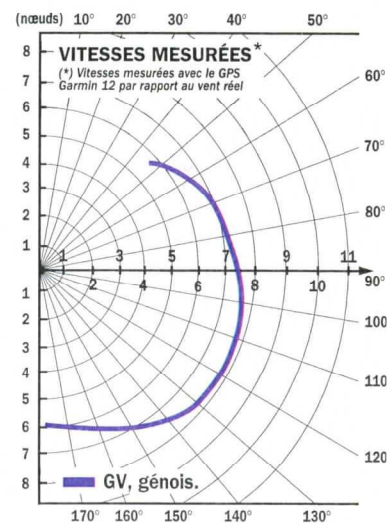


Approvisionnement. Il s'agit de tout ranger maintenant !

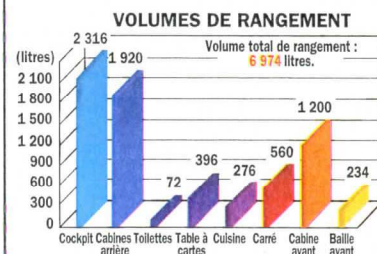
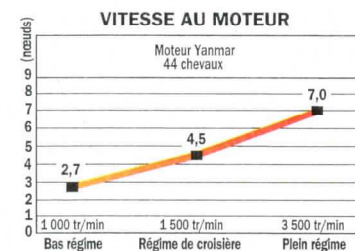
même un joli saut. Calculer sa route, jongler avec les horaires des marées, se repérer la nuit, effectuer les manœuvres de voilure, de mouillage... Tout seul, il tâtonne, sans forfanterie, mais avec pour récompense l'agréable sensation de ne devoir ses bonheurs qu'à lui-même.

SURVIEN UN DEUXIÈME COUP de foudre au détour d'un ponton. Un double, exactement. Pour Tifenn, qui devient sa compagne, et pour un Fantasia, qui devient leur abri marin. Ce qui tombe bien puisque le Love-Love, malgré son nom évocateur, s'avère un peu exigu pour un amour de cette taille. Cul Sec prend donc la place de Maeva sur un corps-mort situé à l'entrée du Blavet, prêt à naviguer quels que soient le temps et la saison. Tous les week-ends et toutes les vacances

Les chiffres de Voiles et Voiliers



Mer belle à peu agitée. Vent réel : 13 nœuds.
 Voilure : grand-voile, génois.



Budget annuel

Environ 5 340 euros

- Assurance : 1 800 euros.
- Frais de port : 1 220 euros.
- Carénage : 230 euros.
- Mise à l'eau : 460 euros.
- Petit matériel : 500 euros.
- Entretien voiles : 100 euros.
- Révision mécanique : 230 euros.
- Révision survie : 800 euros.

Ce budget s'avère très raisonnable vu la taille de ce Feeling 416. Simple, sain et solide, ce voilier demande finalement peu d'entretien. N'oublions pas quand même que les brossages de coque en apnée et les mouillages forains font partie de son lot quotidien...

Un équipage heureux. Tanguy et Tifenn, accompagnés ici d'une amie, savourent le plaisir de naviguer, de barrer ou de peaufiner les réglages de leur Feeling 416.

y passent. Tanguy et Tifenn s'éloignent de plus en plus de leur base en s'apercevant que le plaisir de la croisière et de la découverte est toujours là, profondément ancré. Régater, ce n'est pas leur tasse de thé. En revanche, se donner du plaisir en peaufinant les réglages de *Cul Sec*, ils aiment. Avec, toujours, cette envie d'élargir leur rayon d'action, cette soif de côtes nouvelles et de rencontres. Va pour le golfe de Gascogne et sa mauvaise réputation. Ils s'y frottent – et s'y piquent, puisque le safran en contreplaqué se casse en deux au milieu de la traversée. Mais la météo reste maniable et la fortune de mer se transforme en une expérience enrichissante. Une de plus. Qui leur suggère aussi qu'il est temps de franchir une autre étape, de passer au mètre de plus.

Cette fois-ci, ils sont deux à rechercher le même coup de foudre au gré des pancartes «A vendre» qui flottent entre les haubans. Ce sera un First 310 rencontré du côté de Pornichet et acheté en 1999 pour 310 000 francs. La revente du Fantasia (160 000 francs) ajoutée à un crédit en permet le financement.

A la barre de ce véritable croiseur, dont l'excellente carène est issue de celle du First Class Figaro, ils se régalerent : Irlande, Angleterre, Scilly, Espagne font désormais partie de leurs destinations favorites. Pour autant, leur manière de naviguer ne change guère : toujours en croisière et le plus souvent à deux. Non qu'ils détestent la compagnie ou qu'ils n'aient pas d'amis, mais il ne

«Molène, avant même de le voir, on savait que c'était lui. Rien qu'en lisant l'annonce, on a eu le déclic. Le week-end suivant, on était au chantier.»

s'avère pas toujours facile de faire coïncider les disponibilités des uns et des autres. Et puis, ils naviguent aussi quand d'autres préfèrent rester au bistro écouter la météo. Avec un bateau de cette taille et aussi marin, il suffit de porter la toile du temps pour se remplir les poches de ciré de bonheur. «Confortable, rapide : vraiment un super bateau ! s'exclame Tifenn. Dommage qu'il ait fallu s'en séparer...»

Car les envies de découvertes et de rencontres sont toujours là. Plus encore, même, depuis que la vie professionnelle les a entraînés dans sa ronde effrénée. Tous deux cadres commerciaux hyperactifs, ils se rendent compte que le «boulot, auto, dodo» ne laisse pas assez de place au «bato». Qu'il est temps de faire un break, une parenthèse pour réapprendre à respirer, comme le dauphin ou la baleine entre deux apnées. Alors ils travaillent encore plus afin de se constituer un petit pécule et arpentent sans relâche ports et pontons de Manche et d'Atlantique. Décryptent les

EMMÉNAGEMENTS

Rangements à volonté!

Pharmacie

Quoi de plus énervant que de chercher la crème anti-inflammatoire ou le rouleau de sparadrap dans l'urgence? Grâce à ces rangements type bricolage, achetés en grande surface, le problème est résolu: pas vraiment esthétique, mais très pratique!

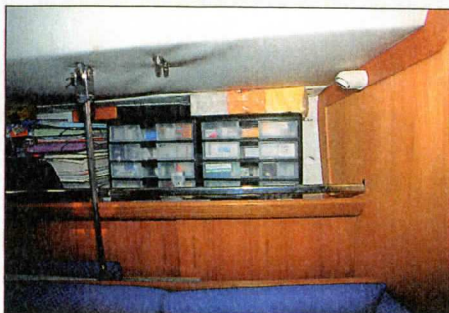
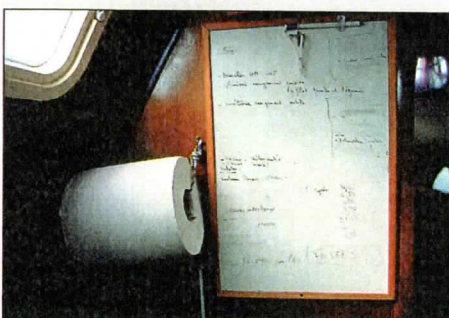


Tableau blanc

Parce qu'un bateau sans liste de «à faire» et «urgent» n'existe que dans les salons, voici un pense-bête de belles dimensions, stratégiquement situé contre une paroi de la cuisine. Il peut aussi servir à s'échanger des consignes de quart ou des mots doux...



Ruban élastique

«Toc-toc» font le tube de concentré de tomate et le flacon de cannelle qui épousent le roulis inévitable d'un monocoque en mer et se cognent rythmiquement contre la paroi de l'équipet. Pénible. Surtout la nuit. Avec ce simple ruban élastique, c'est fini!



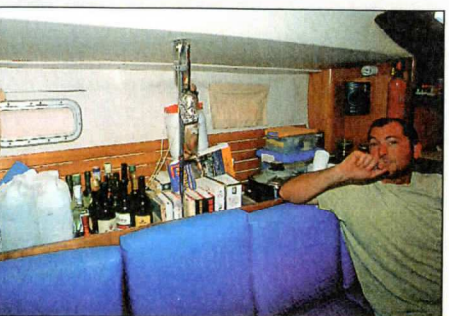
Rangez roulés!

Difficile de garder ses vêtements convenablement pliés en mer. A moins d'être un fan du fer à repasser ou de les préférer froissés, mieux vaut rouler tee-shirts, pantalons et chemises avant de les ranger... Une solution éprouvée et pratique!



Couquette supprimée

A l'origine, une couquette surplombe la banquette tribord du carré. Celle-ci est transformée en rangements, comme le deuxième cabinet de toilette qui se trouve entre le carré et la cabine avant. Du volume, de l'air, de l'ombre... Idéal pour conserver fruits et légumes.



Un carré spacieux. Les emménagements du Feeling 416 sont agréables à vivre en mer. Essentiel, pour Tanguy et Tifenn, qui en ont fait leur lieu de vie.

petites annonces des capitaineries et des revues nautiques. Leur budget est fixé: 750 000 francs maxi pour un 12 mètres de grande série, tout équipé. Océanis 430, Gib'Sea 42, Via 42, Feeling 426 et 446... Une quinzaine d'occasions sont ainsi sélectionnées et visitées. Mais aucun coup de foudre ne survient. «Molène, avant même de le voir, on savait que c'était lui, raconte Tanguy. Rien qu'en lisant l'annonce, on a eu le déclic. Le week-end suivant, on était au chantier, sur la Rance. Le Feeling 416 nous attendait sur son ber, dans un état défraîchi. Toutes les heures, on appelait le propriétaire qui avait d'autres chats à fouetter. A l'intérieur, c'était le bazar... Tout était démonté et pas très propre non plus! Mais ça ne nous a pas découragés et on a signé très rapidement l'acte de vente.»

AU MINIHIC-SUR-RANCE, MOLÈNE

retrouve son élément. Et ses nouveaux propriétaires s'attaquent à sa remise en état avec une interminable liste baptisée «A faire»: BLU, GPS, survie, annexe et moteur, capote de rouf, alternateur d'arbre, frein de bôme, éolienne, étai largable, lazy-jacks, feux de pont... Par sécurité, étai et pataras sont changés mais, du coup, le jeu de voiles devra attendre une exten-

sion de budget... Avec, comme bagages, les expériences engrangées à bord de leurs précédents voiliers et un solide bon sens, ils vont à l'essentiel. Les vaigrages du carré qui se décollent ainsi que les planchers qui grincent n'en font pas partie: «On tâchera de s'en occuper en route; sinon, on fera avec.» En revanche, la pose d'un étai largable et celle d'un pilote de qualité (Robertson) sont des priorités. «Même si nous adorons barrer tous les deux, explique Tifenn, nous naviguons très souvent en équipage réduit et un pilote fiable est indispensable. Et puis, nous sommes aussi très contents de la capote. C'est vraiment agréable de pouvoir barrer la nuit ou au près sans craindre

le vent ni les embruns!»

Après avoir étreigné et testé leur nouvelle monture sous toutes ses coutures, l'été 2002 les trouve prêts à partir. Départ de Lorient en grande pompe le 1^{er} août, suivi immédiatement d'un petit mouillage sous Groix, devant la plage convexe des Grands Sables. Pour évacuer la pression des derniers jours, des familles et des amis. Le 2 août, donc, Molène fait cap vers La Corogne, Lisbonne, Madère et Tenerife. Où se retrouvent les participants au Rallye des Iles du Soleil. «Nous nous considérons encore des novices et le programme du Rallye -

L'ensemble carré-cuisine-table à cartes offre un volume impressionnant, très bien éclairé et aéré par les Plexiglas de rouf.

Canaries, Cap-Vert, Sénégal, Brésil, Amazone – nous convient bien.» Et après ? «Nous ne sommes pas encore fixés sur la suite du parcours, ni sur notre retour, affirme Tifenn en riant. Pour l'instant, nous vivons notre vie !» Et Molène, avec son comportement très marin et ses emménagements très agréables à la mer, est certainement le compagnon idéal pour une navigation hauturière de ce type. Parce que l'on peut y vivre réellement. En mer comme au mouillage. L'ensemble carré-cuisine-table à cartes offre ainsi un volume impressionnant, très bien éclairé et aéré par les Plexiglas de rouf. Facile de s'y reposer, de s'y restaurer, un œil sur les voiles et l'autre sur la barre. Le cockpit et le plan de pont méritent aussi des bons points pour leur sobriété : facile de wincher ou de prendre un ris. Enfin, le Feeling 416 dispose de grands coffres

et d'équipets ainsi que d'une jupe arrière très utile en navigation hauturière, où la majorité des escales se passent au mouillage.

J +7. Fièr carène en polyester portant le nom d'une île de granit, Molène fait son entrée dans la baie de Mindelo, cirque marin entouré de pics basaltiques acérés. Frais et reposé, l'équipage est ravi de sa descente au portant, d'autant qu'une amie embarquée aux Canaries a permis de réduire les quarts. Voici le moment de débarquer à la découverte de nouveaux paysages, de nouvelles cultures, de nouvelles musiques, de nouvelles rencontres... Soit la vie telle que l'entendent Tanguy et Tifenn. J.L.G. ●

Ce qui a tenu

- La structure générale coque et pont.
- L'accastillage et les winches en particulier.
- Le moteur.
- Le mât.
- Les Plexiglas du rouf.

Ce qui a moins bien tenu

- Le teck du pont et du cockpit.
- Les avale-tout.
- Le système de barre et ses roulements.
- Les bagues de l'enrouleur.
- La sellerie et les planchers (grincements).
- Les boulons de quille (corrosion).

Les travaux prévus

- Jeu de voiles neuf.
- Étanchéité bac à batteries.
- Hublot ouvrant en milieu de rouf.
- Installation d'un Frigoboat et d'une BLU.
- Remplacement de l'hélice bipale par une tripale.

La table à cartes.

Elle est de belles dimensions et Tanguy a pu y installer tous les instruments de navigation.

Les bilans déjà parus

Aloa , VV 307, septembre 1996.	Kelt 8 mètres , VV 271, septembre 1993.
Amphitrite , VV 311, janvier 1997.	Laser , VV 387, mai 2003.
Aquila , VV 304, juin 1996.	Maracuja , VV 373, mars 2002.
Armagnac , VV 318, août 1997.	Mousquetaire , VV 338, avril 1999.
Arpège , VV 295, septembre 1995.	Muscadet , VV 278, avril 1994.
Catana 44 , VV 357, novembre 2000.	Océanis 320 , VV 359, janvier 2001.
505 , VV 312, février 1997.	Océanis 430 , VV 267, mai 1993.
Cognac , VV 348, février 2000.	Ovni 37 , VV 364, juin 2001.
Corsaire , VV 285, novembre 1994.	Ovni 41 , VV 326, avril 1998.
Dufour 31 , VV 293, juillet 1995.	Pogo 8.50 , VV 386, avril 2003.
Edel IV , VV 306, août 1996.	Requin , VV 299, janvier 1996.
Eolia , VV 356, octobre 2000.	Romanée , VV 290, avril 1995.
Etap 30 , VV 330, août 1998.	Sagitta 35 , VV 339, mai 1999.
Euros , VV 309, novembre 1996.	Sancerre , VV 302, avril 1996.
Feeling 10.90 , VV 280, juin 1994.	Scotch , VV 317, juillet 1997.
Feeling 13.50 , VV 340, juin 1999.	Sun Fast 36 , VV 321, novembre 1997.
First 30 , VV 288, février 1995.	Sun Fizz , VV 353, juillet 2000.
First 300 Spirit , VV 380, octobre 2002.	Sun Légende 41 , VV 375, mai 2002.
First 33.7 , VV 378, août 2002.	Sun Magic 44 , VV 361, mars 2001.
First 35s5 , VV 329, juillet 1998.	Sun Rise 35 , VV 374, avril 2002.
First 41s5 , VV 313, mars 1997.	Sun Shine 38 , VV 342, août 1999.
Flirt , VV 314, avril 1997.	Sylphe , VV 294, août 1995.
Gib'Sea 106 S , VV 354, août 2000.	Symphonie , VV 297, novembre 1995.
Gib'Sea 126 , VV 305, juillet 1996.	Vaurien , VV 301, mars 1996.
Gin Fizz , VV 282, août 1994.	Westwalkruiser , VV 336, février 1999.
Gladiateur , VV 276, février 1994.	



Le coin cuisine. Pratique et bien aérée, c'est une vraie cuisine de mer.

Molène à la loupe

Caractéristiques.

Molène, Feeling 416 Q n° 11 168, a été lancé en 1991. La série, qui a démarré deux ans plus tôt et perduré jusqu'en 2001, totalise 125 unités. Ce qui n'est pas énorme pour ce croiseur hauturier très complet sur plans Harlé-Mortain qui se décline en deux versions d'appendices (dériveur intégral et quillard), deux versions de quille (fonte et plomb) et deux versions d'emménagements (trois ou quatre cabines). Molène est donc un Feeling 416 version quille en plomb et trois cabines. Les réservoirs d'eau douce (2 x 200 litres) sont situés sous les banquettes du carré, contribuant au centrage des poids.

Longueur hors tout : 12,60 mètres. Longueur de coque : 12,22 m. Flottaison : 9,81 m. Largeur : 4,20 m. Tirant d'eau : 1,70 m, 2,15 m ou 0,80-2,12 m. Voilure au près : 84,15 m². Spi : 118 m². Poids : 7,50 t. Lest : 2,30 t. Eau douce : 400 l. Gasoil : 250 l. Moteur : Yanmar 44 ch.

Nombre de milles parcourus.

Acheté dans le cadre d'un programme de location, Molène a passé les cinq premières années de sa vie aux Antilles. Son Livre de bord témoigne d'ailleurs d'une utilisation relativement faible. En 1994, lors d'un chek-up avant location au départ de Saint-Martin, le chef de base a noté 790 heures-moteur. En totalisant les deux transats, les cinq saisons de location et le cabotage breton qui s'en est suivi, on arrive environ à 20 000 milles. Ce qui n'est pas énorme pour une unité de croisière hauturière âgée de onze ans. En revanche, les tropiques y ont laissé leur marque, notamment du côté des vaigrages de rouf et de la sellerie, qui ont souffert de la chaleur et de l'humidité.

Occasion.

Un Feeling 416 neuf coûtait un peu plus de 200 000 euros (1,32 million de francs) à la fin de sa carrière. Molène a été négocié pour 85 371 euros (560 000 francs), soit un peu en dessous du prix du marché. Et ses nouveaux propriétaires ont ajouté pour 2 300 euros d'équipements divers (BLU, GPS, survie, annexe avec moteur, capote de rouf, alternateur d'arbre, frein de bôme, éolienne, étai largable, lazy-jacks...), afin de l'adapter au programme de grande croisière prévu.

