

100 milles à bord



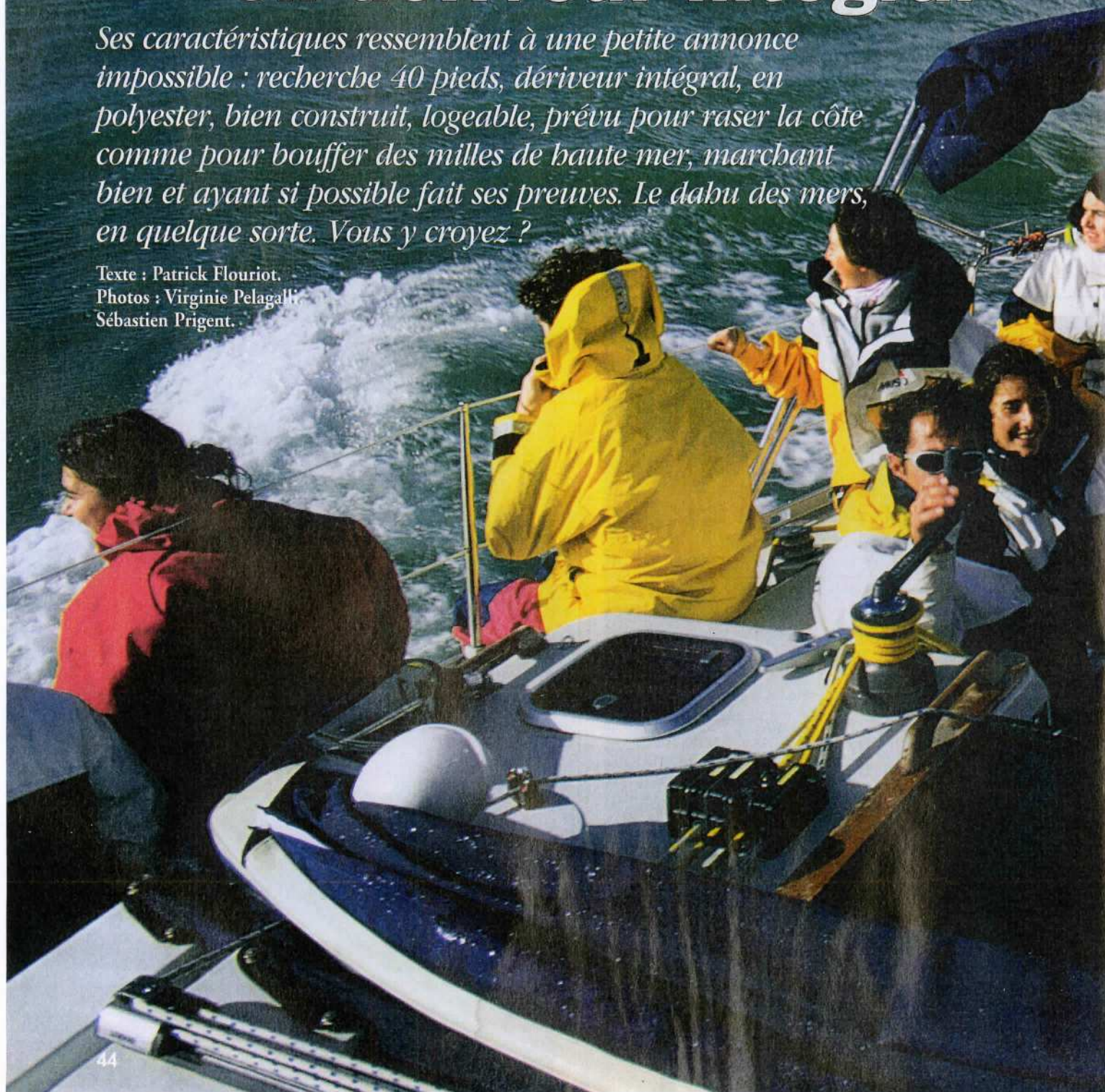
JA

Kirié Feeling

La grande croisière en dériveur intégral

Ses caractéristiques ressemblent à une petite annonce impossible : recherche 40 pieds, dériveur intégral, en polyester, bien construit, logeable, prévu pour raser la côte comme pour bouffer des milles de haute mer, marchant bien et ayant si possible fait ses preuves. Le dahu des mers, en quelque sorte. Vous y croyez ?

Texte : Patrick Flouriot.
Photos : Virginie Pelagalli,
Sébastien Prigent.



416 DI





Vous avez dit test grandeur nature ? Mettez neuf équipiers sur un 41 pieds, saupoudrez de bonnes grosses vagues et agitez le tout à l'aide d'un 45 nœuds de vent bien tassé : voilà un cocktail propre à révéler les forces et les faiblesses d'un voilier. C'est le traitement que nous avons infligé à notre Feeling 416, *Djinn III*. Un 100 milles à bord d'un Feeling 416 ? Pourquoi pas ! Certes, ce bateau n'est pas une nouveauté, puisque ses premiers bords remontent à 1989. Mais l'occasion était belle de revenir sur une valeur sûre, due aux crayons de Philippe Harlé et d'Alain Mortain. Le 416 est sans doute, avec le 10.90, l'un des bateaux les plus réussis du chantier Kirié. 250 bateaux construits ! Le Feeling, lors de son lancement, avait des côtés novateurs qui faisaient sa force : lignes de pont qui tranchaient, avec de larges passavants, intérieur très lumineux, carène très stable, le tout assorti de l'image de marque du chantier Kirié qui n'était pas pour déplaire. Et ça continue !

Versions à la carte

D'abord plébiscité par les loueurs – c'était, dans les 40 pieds, le seul bateau à proposer douze couchettes en version quatre cabines –, il s'est ensuite imposé auprès des particuliers. Il est vrai que Kirié est aux petits soins pour ses clients : une cabine arrière ou un atelier ? Un ou deux cabinets ? Une cabine avant cousue main ? Le chantier s'adapte aux demandes. Le 416 a, enfin, un autre argument de poids : c'est le plus grand dériveur intégral en polyester. Contrairement à la plupart des bateaux, le 416 a été pensé, dès la planche à dessin, pour être un dériveur intégral : d'où, notamment, son maître-bau imposant, nécessaire pour stabiliser un bateau sans quille. Nous voici donc investissant le bord, avec armes, bagages et provisions. Autant dire que l'on allait vite être fixé sur l'habitabilité de ce bateau très large : 4,20 mètres au maître-bau. D'emblée, le carré séduit par sa clarté : le rouf panoramique et les nombreuses ouvertures invitent la lumière à

PÉRÉGRINATION

Le parcours de notre essai

Petit 100 milles que celui-ci ! Les mauvaises conditions météo nous ont en effet contraints à relâcher 36 heures aux Sables-d'Olonne : force 7 à 8 de sud-ouest. La mer est cependant restée maniable à l'abri de l'île de Ré, se faisant plus dure entre le phare des Baleines et les Sables-d'Olonne, dont l'entrée peut se révéler traître avec du fort suroît (voir encadré). Dans ces cas-là, on apprécie de naviguer sur un grand bateau...

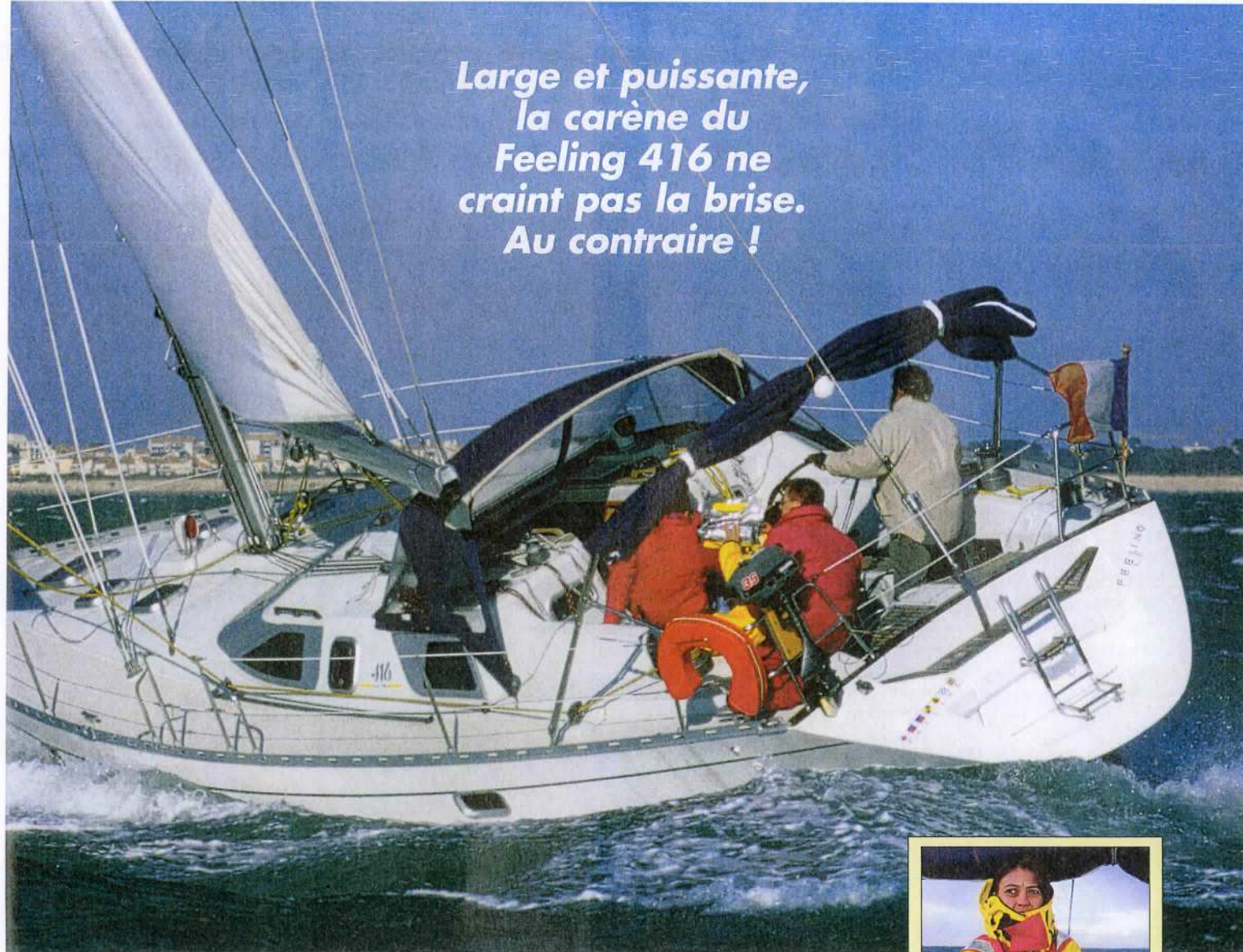


bord. Le carré s'articule autour du puits de dérive, camouflé sous une immense table à deux battants et un double évier. Cette colonne centrale s'avérera très pratique en guise d'appui, que l'on travaille à la cuisine ou à la table à cartes, lorsque le bateau

gite. Pour le moment, l'heure est au rangement des sacs. A l'avant, pas de problème : notre bateau, équipé en version propriétaire, dispose d'une seule cabine dans l'étrave : les dimensions y sont généreuses et les rangements abondants. Cette cabine, avec son

lit double, ses placards et son évier, attire les convoitises ! Les cabines arrière sont moins confortables, même si le niveau reste très correct en taille et hauteur sous barrots (1,85 mètres). Les rangements, en revanche, y sont un peu moins royaux, et une

**Large et puissante,
la carène du
Feeling 416 ne
craint pas la brise.
Au contraire !**



Pratique, le rouf panoramique pour surveiller les voiles.

partie de nos sacs échouera dans la cabine avant, ce qui n'est pas forcément une bonne solution en termes de tangage. La cabine tribord dispose d'un évier ; celle de bâbord jouxte la salle d'eau. Nous rangeons notre avitaillement, ce qui ne pose guère de problème étant donné les nombreux volumes destinés à cet effet, derrière les banquettes du carré et dans la cuisine. Le tout est bien compartimenté. Avant le départ, nous procédons aux

quelques vérifications d'usage. Un coup d'œil sous les planchers, maintenus en place à l'aide de Velcro : pour ceux qui préfèrent fixer leurs planchers, cette solution est bien plus intelligente qu'une fixation par vis. En cas de voie d'eau, on pourra toujours intervenir rapidement sur la coque. Un coup d'œil sur le moteur : ce Yanmar 48 ch est d'accès assez moyen, surtout en ce qui concerne le bouchon de remplissage d'huile ; mais le

niveau, pour le coup, n'est pas à compléter. Un dernier coup d'œil sur l'emplacement du matériel de sécurité, et vogue ! Nous quittons le port des Minimes, à la Rochelle, pour gagner les Sables-d'Olonne, si la météo le permet.

Un air de famille

Le temps est au grand frais établi, de secteur sud-ouest. Même si le Feeling 416 inspire confiance, nous resterons le plus possible sous l'abri de l'île de Ré. Sur le pont, l'équipage s'active. La grand-voile et la voile d'avant sont vite envoyées : elles sont toutes deux montées sur enrouleur. Ce plan de pont est bien dans la lignée des Feeling : tout en angles, ne lésinant pas sur les capots et sur les protections de manches à air ; le design a pris un coup de vieux mais reste remarquablement efficace. Cadènes et rails d'écoute de génois sont fixés à la base du rouf et n'encombrent pas les généreux passavants. L'accastillage n'appelle pas de commentaire



LECTRICE ÉQUIPIÈRE Une architecte à la barre

Florence Wiss ne connaissait ni les gros bateaux, ni les barres à roue, pas plus que le gros temps. Cette habituée de planche à voile s'est pourtant très vite amarinée au Feeling 416 DI et à son comportement débonnaire dans la brise. Néophyte en matière de voiliers, elle s'est néanmoins penchée sur l'agencement du bateau en tant qu'étudiante en architecture. Quelques détails l'ont intriguée : la petite marche qui sépare le carré en deux niveaux et qui, selon elle, est inutile ; la table de carré un peu trop encombrante lorsque l'on va vers la cabine avant ; la barre à roue, elle aussi encombrante. Mais le Feeling 416 l'a, dans son ensemble, séduite.

A bord du Feeling 416 DI

particulier : clairement destiné à la croisière, il se révèle de bonne qualité. Deux winches déservent le piano, de chaque côté de la descente.

Poids lourd en balsa

Deux autres jouxtent le poste de barre, permettant au barreur de contrôler le génois facilement. Le rail d'écoute de grand-voile est fixé sur le rouf, dégagant un vaste cockpit à l'assise confortable. Tout le monde est motivé pour rester sur le pont, et chacun à bord a trouvé sa place. Les moins réchauffés se blottissent sous la capote, pendant que les amateurs d'embruns se disputent la barre à roue. Celle-ci actionne deux safrans, relativement

courts pour ne pas grever le tirant d'eau. Efficaces à la gîte, ils ont le défaut de décrocher assez rapidement et brutalement. Seule parade : équilibrer parfaitement les surfaces de voile d'avant et de grand-voile. Nous longeons la côte Nord de l'île de Ré au travers par 40 nœuds de vent et mer maniable. Après la pointe des Baleines, nous pourrions ainsi abattre si la mer forçait. Et elle force ! *Djinn III* marche maintenant à 7 nœuds au large, et avale les vagues avec la puissance d'un camion dans un champ de blé.

Le déplacement du 416 reste pourtant raisonnable (8 400 kg) en raison d'une construction en sandwich balsa/polyester. La puissante carène s'avère très confortable au portant. Seul bémol : notre grand-voile sur enrouleur, plate et sans rond de chute, manque singulièrement de nerf. Faire du près devient difficile, d'autant plus que la largeur de la carène ne s'y prête que modérément.

Table à carte : un modèle

On profite cependant d'appuis porteurs, et si la carène frappe parfois durement au près lorsque la mer lève, ce désagrément est atténué sur notre version dériveur intégral :

l'importance et l'emplacement du lest dans les fonds adoucissent les mouvements du bateau. A l'approche des Sables-d'Olonne, la mer grossit encore. Elle déferle sur les hauts-fonds. C'est un spectacle impressionnant de nuit, mais la taille et le comportement du 416 se révèle très sécurisant. Eviter les basses est cependant nécessaire, et le navigateur s'y attelle à la table à cartes. Celle-ci est un modèle du genre : la carte s'y déploie facilement, s'y cale dans de bonnes fargues et s'y range dans un profond casier, dont les nombreux compartiments permettent de retrouver rapidement tous les outils de navigation. Côté rangement, c'est Byzance : trois grands équipets, une bibliothèque, sans compter les tiroirs placés sous les éviers qui sont

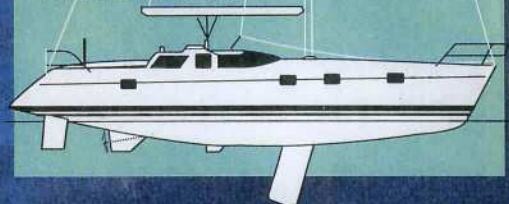
S'affranchir de la marée ! Seul un dériveur en est capable, sur les plages et dans les ports, avec une telle facilité.

FICHE TECHNIQUE

Long. hors tout : 12,60 m. Long. de coque : 12,22 m.
Long. à la flottaison : 9,81 m. Largeur : 4,20 m.
Tirant d'eau : 2,12 m/0,80 m. Lest : 2 400 kg.
Poids de la dérive : 150 kg. Déplacement : 8 400 kg.
Surface de voilure au près : 84,15 m².
Grand-voile (sur enrouleur) : 30,85 m².
Génois (150 %) : 53,30 m². Spi : 112 m².
Matériau : sandwich balsa/polyester.
Architectes : P. Harlé / A. Mortain.
Prix de la version de base : 1 203 588 F.
Moteur : Yanmar 48 ch 4JH2E. Constructeur : Kirié.
Prix : 1 203 000 F.

LE COÛT DES OPTIONS :

Mât enrouleur : 12 300 F.
Centrale Autohelm ST 50 : 14 500 F.
Capote de rouf : 8 800 F. Bimini : 8 970 F.
Pilote Autohelm 6000 : 29 000 F.
Armement de 1^{re} catégorie : 39 700 F.
Guindeau 1000 W : 18 000 F.
Mouillage (20 kg + 35 m de chaîne galvanisée diamètre 10) : 3 000 F.
Chargeur de quai 15 A : 8 200 F.
Cadène d'étau largable : 680 F.
Coupe-orins : 1 200 F.
Marches de mât : 5 200 F.



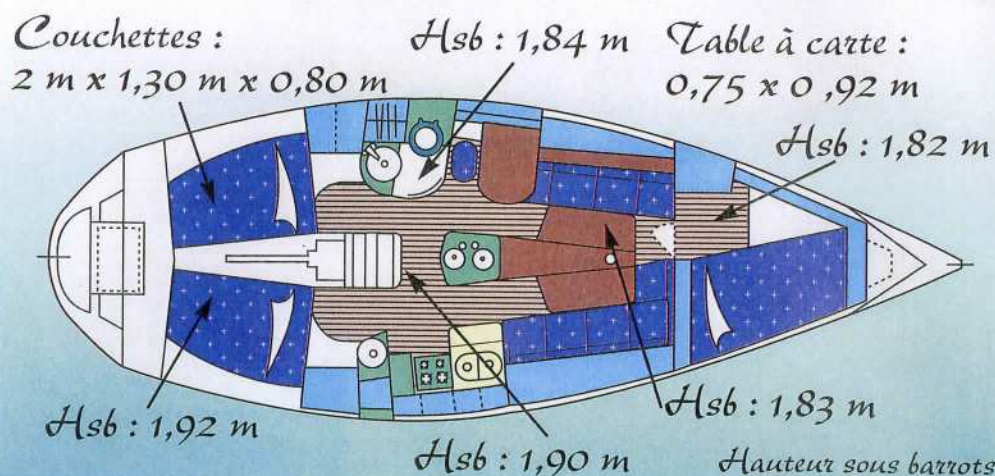
NAVIGATION

Traceur GPS de poche

Le Nav 6000 de Magellan ressemble à un gros GPS, et c'en est un : son récepteur fonctionne en 12 canaux parallèles, 500 waypoints et 25 routes peuvent être mis en mémoire, les fonctions sont celles que l'on retrouve sur tous les GPS. Mais il est aussi et surtout un traceur de carte. Il utilise les cartouches de la bibliothèque C-MAP NT pour afficher la carte de la région de navigation, puis, à l'aide du GPS, vous place sur cette carte. Certes, l'écran est petit : la lecture n'est pas aussi confortable que sur un traceur fixe et l'écran n'a pas un niveau de définition formidable. En revanche, il est autonome et résistant aux embruns. Distribué par Next Destination. Prix : 4 810 F.



A bord du Feeling 416 DI



Le 416 est plus difficile à faire marcher par petit temps, surtout avec une GV sur enrouleur.

aussi à portée de main. Cette colonne centrale supportant les évier est d'ailleurs bien pratique pour travailler debout à la table à cartes : on s'y bloque à la gîte. Enfin, le rouf panoramique permet de surveiller les voiles tout en restant à la table à cartes. Que demander de plus ? Le tableau électrique n'est pas en reste. Très complet, avec deux voltmètres et un ampèremètre indiquant la consommation instantanée, ses « entrailles » témoignent par ailleurs du soin apporté à la construction du 416. Chaque connexion est répertoriée, les instruments sont raccordés sans dérivation et sans boîtier de raccordement.

A l'heure de la tambouille, la cuisine se révèle également très fonctionnelle. Le double évier, déporté au milieu du bateau, permet de disposer d'un vaste plan de travail et d'un volume de gla-



Belle table que celle du carré. Notre équipage de neuf personnes ne s'y est pas senti à l'étroit.

La largeur du bateau n'empêche pas une occupation maximale des lieux. Le carré s'articule autour du puits de dérive, invisible derrière le double évier central.

cière très confortable. Les rangements, là encore, foisonnent : la largeur du bateau est utilisée à bon escient. Chacun d'entre nous trouve un coin de banquette autour de la grande table du carré. Celle-ci est constituée de deux battants et d'une rallonge : la place ne manque pas. On peut faire coulisser ceux de tribord de manière à former une grande couchette avec la banquette.

Echouage : le privilège du dériveur

L'ensemble est convivial, et heureusement, car nous allons rester bloqués au port 36 heures pour cause de coup de vent avant de repartir vers l'île de Ré, où le manque de puissance de la grand-voile s'avèrera une fois de plus handicapant. Le bateau manque de vitesse par rapport aux vagues que nous prenons de trois quart arrière. Sur une mer plutôt mouvementée, avec deux courts safrans qui avouent vite leur limite, impossible de compenser ce manque en déroulant du génois sans déséquilibrer le bateau : garder le voilier sur la bonne trajectoire sollicite déjà le barreur à chaque instant. Alors que nous approchons du



La cabine avant de notre version est royale : elle abrite un véritable lit.

est mise à profit pour préparer le bateau à l'échouage : relèvement des sondes, préparation du mouillage arrière. Celui-ci est caché dans l'un des coffres placés sous les bancs du cockpit. Là encore, les volumes sont généreux, d'autant plus que le radeau de survie est, lui, placé sous une marche de la jupe du bateau. Décidément, la largeur du 416 offre bien des atouts, en matière de capacité de charge et de volume. Nous quittons bientôt le mouillage et piquons droit sur la plage au moteur. La dérive est remontée petit à petit pendant l'approche, de manière à rester



Rangements soignés, grande glacière, pompe à pied activant eau de mer ou eau douce : rien à redire de la cuisine.

Fier d'Ars, le vent tombe et la mer s'aplanit, et nous mouillons *Djinn III* en attendant l'heure adéquate pour échouer sur le banc du Bûcheron. La large étrave permet de manœuvrer la « pioche » en tout confort, le davier et la baille à mouillage sont bien dimensionnés. La pose

40 PIEDS DI Le Feeling 416 DI face à ses concurrents

CARACT./MODÈLES	FEELING 416	OVNI 43	MARACUJA 42
Long.coque (m)	12,22	12,90	12,60
Long. flott. (m)	9,81	10,40	10,20
Tirant d'eau (m)	2,12/0,80	2,50/0,80	2,40/0,95
Lest (kg)	2 400	3 600	4 000
Déplacement (kg)	8 400	8 500	9 000
SV (m³)	84,15	90	103
Architecte	Harlé/Mortain	Briand	Harlé/Mortain
Matériau	sand. balsa/poly.	Alu	Alu
Constructeur	Kirié	Alubat	Garcia
Prix (F)	1 203 000	1 302 480	1 929 600

PLUS VITE AU BISTRO !

Le moteur du Feeling 416 DI

Le Yanmar 48 ch (quatre cylindres) est facile d'accès, sauf en ce qui concerne la jauge d'huile.

Les niveaux sonores en dB

	avant	carré	arrière	cockpit
2 500 tr/mn	84	88	90	90

Vitesse de croisière et vitesse maxi

2 000 tr/mn : 6,6 nœuds

2 800 tr/mn : 7,6 nœuds



manœuvrant le plus longtemps possible. Ce coin de l'île est bien protégé, et seules quelques vaguelettes troublent la surface de l'onde. Ça y est, nous touchons. Les quelques minutes qui suivent l'échouage sont toujours un peu inconfortables, le temps que le bateau se pose sur toute sa longueur. Le Feeling 416 s'affranchit de cette tâche sans inquiétude : le fond de la coque, en fonte, est protégé par des ailerons stabilisateurs qui permettent d'échouer sans béquilles. A l'arrière, la faible profondeur des deux safrans prend sa pleine signification. Leur partie antérieure est protégée par une bande molle en inox. La coque prend appui sur un talon arrière en acier galvanisé. Du solide, à l'image du bateau.



La large carène du Feeling 416 est un handicap par petit temps.

La dernière journée de notre périple passe par Saint-Martin-de-Ré où, affranchis des pesanteurs de la marée, nous échouons pour la nuit. Le vent est devenu faiblard, et *Djinn III*, très large, d'une longueur à la flottaison ne dépassant pas 9,81 mètres et mal pourvu en voile, est à la peine. Le petit temps est sans doute l'un des seuls véritables points faibles de ce bateau prêt à toutes les navigations, au large comme au plus près des plages. Ses caractéristiques sont en parfaite adéquation avec son programme. Voilà sans doute ce qui explique que le Feeling 416 traverse les années sans prendre une ride.



A voir et à revoir



Le rail d'écoute de génou, est trop court et difficile à régler sous tension.



Le tableau électrique est facile d'accès et très « propre ». Tous les câbles sont référencés.



La grande plage avant, très pratique pour manœuvrer l'annexe.



La table est très grande, ce qui est pratique pour manger. Mais une fois dépliée, plus personne ne bouge !



Le rangement prévu dans le coffre pour les panneaux de descente.



Le chantier Kirié s'adapte aux propriétaires, en proposant des intérieurs « à la carte ».



Peu de rangements dans les cabines arrière, dont les coffres sont occupés par les batteries.