FEELING 48 | CONSTRUCTEUR : **ALLIAURA MARINE** | LONGUEUR : **14,60 M**

L'ATOUT CONFORT

Dans la lignée des Feeling 55 et 52, le Feeling 48 est une nouvelle déclinaison du concept de monomaran : un cockpit organisé comme un catamaran et un carré façon deck saloon avec vue sur mer. Nous l'avons testé sous toutes les coutures…

TEXTE OLIVIA MAINCENT, PHOTOS THIERRY SERAY

Le chantier Alliaura Marine, qui a racheté Kirié en 2000, reste fidèle à l'esprit originel des dériveurs intégraux Feeling. Mais il ajoute aux plus grands voiliers de la gamme (par rapport aux Feeling 32, 36, 39 et 44) beaucoup de volume et des finitions haut de gamme. Esthétiquement, les Feeling 48, 52 et 55 ont chacun leur propre caractère, mais ils ont un point commun : la vue sur mer depuis la cabine à arrière.

• **Construction.** La coque et le pont sont en sandwich mousse Divinycell imprégné de résine vinylester. Une résine aux caractéristiques mécaniques supérieures à celles du polyester et bien plus résistante au phénomène d'osmose, mais qui coûte plus cher. Le chantier Alliaura se positionne clairement sur du haut de gamme, de la construction aux finitions.

• **Carène.** La hauteur de franc-bord est impressionnante, même si les hublots de coque joliment dessinés tentent d'atténuer cette impression de « gros bateau haut sur l'eau ». La large carène est dotée de deux bouchains arrière pour augmenter la stabilité de route en navigation. L'étrave quasi droite est heureusement prolongée par un long davier afin d'éviter à l'ancre de cogner contre le nez du bateau.

• **Appendices.** Le Feeling 48 est bien évidemment un dériveur intégral, fer de lance depuis longtemps de la marque Feeling. La dérive se relève grâce à un système hydraulique, faisant passer le tirant d'eau de 3,10 m à 1,30 m. Les deux safrans suspendus permettent au bateau de s'échouer facilement sur le sable, bien assis sur ses trois points fixes.

• **Gréement.** Posé sur le rouf, le mât paraît interminable. Maintenu par deux étages de barres de flèche poussantes, il élève tout de même le tirant d'air à 23,40 m, une hauteur respectable pour un 48 pieds. Installé au fond

| POIDS : 14 TONNES | TIRANT D'EAU : 1,30/3,10 M | PRIX : 472 000 €

du vieux port de Marseille, au débouché de la Canebière, le Feeling 48 attire le regard des passants. Diable, que ce bateau fait grand !

PERFORMANCES

• **Motorisation.** Le bateau de notre essai est propulsé par un moteur de 75 ch (le 48 est livré en standard avec un 55 ch), une puissance importante qui assure une vitesse de croisière de 8 nœuds. Une telle motorisation donne presque envie de qualifier le bateau de « fifty ».

• **Au près.** En standard, le Feeling 48 est équipé d'une grand-voile entièrement lattée et d'un solent autovireur. Dans le petit temps, conditions de notre essai, le bateau manque cruellement de puissance à l'avant. On pourra, en option, choisir un génois sur enrouleur de 59 m². A 45° du vent, le vent ne dépassant pas 7,5 nœuds, le compteur affiche 4,5 nœuds. Grâce à sa dérive profonde, le Feeling 48 vire sur lui-même. Une qualité qui sera également précieuse au moteur quand il s'agira de faire demi-tour au milieu d'un port pour prendre sa place.

• **Au débridé.** Pas de spi sur le bateau de notre essai mais un gennaker, qui lui donne la puissance faisant défaut au près. Tout en restant assez près du vent (60°), notre vitesse augmente de 1,5 nœud dans les risées. On apprécie grandement l'emmagasineur de gennaker qui nous permet de changer facilement de voile au gré du cap à prendre, sans aller manœuvrer sur la plage avant.

Un cockpit dissymétrique pour une circulation qui n'est pas gênée par la table.

SA PLACE DANS LE PAYSAGE NAUTIQUE

Du fait de son tirant d'eau variable et de son cockpit dégagé, on pourrait presque situer le Feeling 48 dans la catégorie des catamarans, même si l'espace à bord est moindre par rapport au Lagoon 450 ou au Salina 48 de Fountaine-Pajot. Côté monocoque, le dernier Feeling se rapproche de l'Allure 45, de l'Alliage 48CC, du Moody 45 DS, voire du Sense 43.

AGRÉMENT DE NAVIGATION

• **A la barre.** Les premières minutes sont assez déroutantes. Je ne sens pas grand-chose à la barre. Trois raisons à cela : des barres couplées au vérin du pilote automatique, un déplacement lourd dans le petit temps et une position très avancée dans le bateau. Le fait de barrer à l'avant du cockpit, haut sur l'eau, donne l'impression d'être loin de la mer et de ne pas sentir l'eau contre la coque… Pourtant, il suffit de jeter un œil sur le sillage pour constater que le bateau avance bel et bien ! En fait, c'est une autre manière de naviguer, qui rappelle beaucoup le catamaran de croisière, avec quasiment aucune sensation à la barre. •••

• **Ergonomie de cockpit.** Quel bonheur au mouillage ! On circule librement dans le cockpit entre la table repliable en teck et les confortables bains de soleil. On accède à la jupe qui sert aussi de plateforme de bain par deux marches et la mer s'offre à vous. En revanche, en navigation, le passage poste de barre-passavants n'est pas évident, malgré une petite marche contre l'hiloire. Reste aussi à vérifier la position de l'équipage dans la mer formée quand le bateau est gîté bâbord amure. La table de cockpit est loin pour se caler, car le cockpit est dissymétrique.

• **Manœuvres.** Elles reviennent toutes autour des postes de barre. Chacune des manœuvres est donc facile, claire et bien positionnée. Seul le bimini rigide empêche de bien voir les voiles quand on travaille au winch. A deux ou en équipage réduit, malgré la taille importante du bateau, la surface de voile raisonnable est tout à fait gérable, aidés par les winches électriques.

• **Plan de pont.** La circulation dans le bateau est fluide et sécurisante : pas de bouts gênants, un pavois haut, des taquets extérieurs dans lesquels on ne risque pas de se prendre les pieds, des mains courantes à bonne hauteur sur le rouf imposant et un solide arceau rigide pour se tenir dans le cockpit.

À L'ESCALE

• **Mouillage et amarrage.** La baille à mouillage est vaste et cloisonnée. Elle permet, en plus de la chaîne, de caser les gros pare-battage. Le davier bien déporté facilite les manœuvres de chaîne et d'ancre, en jouant avec le pied sur les boutons du guindeau électrique. Les six taquets sont solides et bien positionnés.

• **Rangements techniques.** Deux coffres prennent place dans le fond de la jupe. On rangera les aussières et le matériel de pont dans l'un, l'autre étant entièrement occupé par le radeau de survie. A l'arrière des passavants, deux coffres accueillent, à bâbord, la bouteille de gaz et, à tribord, le matériel de baignade (masques, palmes...). On peut aussi compter sur les deux grands coffres de cockpit et sur les deux petits cachés sous les sièges de barre. Côté rangement, rien à dire !

L'ensemble carré-table à cartes est surélevé par rapport aux cabines...

... et à la cuisine en long, très fonctionnelle.

CONFORT

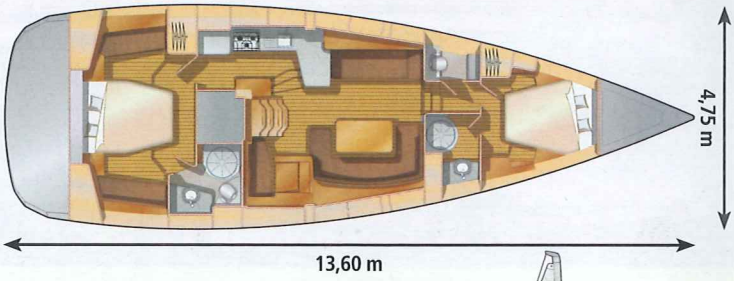
• **Carré.** Le Feeling 48 est un vrai bateau de propriétaire : trois versions sont possibles (deux, trois ou quatre cabines) et quelques finitions sont modulables dans le carré, comme le choix entre une méridienne et un bureau. Le bateau est donc semi-custom, autrement dit personnalisable. La courte descente donne accès à un carré avec vue sur mer sur 180°. Le mobilier en érable respire le costaud, les finitions sont de qualité. La table de carré s'abaisse pour fournir deux couchettes supplémentaires. A tribord, au pied de la descente, la table à cartes est vaste et bien organisée (système électrique multiplexé). Sous les planchers de ce carré surélevé, on accède aisément aux arrivées d'eau et aux fonds.

• **Cabines-cuisine.** A l'arrière du carré, une marche sur bâbord mène à la cuisine en long puis à la magnifique cabine arrière avec vue sur mer par une grande ouverture en Plexiglas sur tout le tableau arrière. Attenant, un cabinet de toilette. Cette partie arrière vaut mille fois une chambre dans un hôtel de luxe ! Une bonne note aussi pour l'accès au moteur et aux éléments techniques face à la cuisine, dans un vrai compartiment où l'on tient debout. A l'avant, une autre cabine, un peu plus petite, avec salle de bains. Cette version deux cabines semble la mieux adaptée au programme du Feeling 48. ■

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	FEELING 48	MOODY 45 DS	ALLIAGE 48CC
Longueur hors tout	14,60 m	13,72 m	15,50 m
Longueur de la coque	13,60 m	12,93 m	14,85 m
Longueur de flottaison	13,60 m	12,93 m	13,40 m
Maître bau	4,75 m	4,57 m	4,56 m
Tirant d'eau	1,30/3,10 m	1,99 m	1,10/3,20 m
Poids	14 000 kg	14 000 kg	14 500 kg
Lest	5400 kg	4 300 kg	6 000 kg
Voilure au près	110 m²	98 m²	115 m²
Grand-voile	65 m²	62 m²	65 m²
Foc	45 m²	36 m²	50 m²
Spi	105 m²	100 m²	nc
Nombre de couchages	4 à 8	4 à 8	4 à 6
Motorisation	55 ch	78 ch	85 ch
Eau douce	430 litres	800 litres	800 litres
Carburant	500 litres	600 litres	450 litres
Architectes	BE Alliaura et Franck Darnet	Dixon Yacht Design	Berret-Racoupeau
Matériau	sand. polyester	sand. polyester	aluminium
Constructeur	Alliaura Marine	Moody Yachts	Alliage
Année de lancement	2010	2007	2003
Prix	472 000 €	405 444 €	700 000 € env.
ESSAI DANS *BATEAUX*		601 et 602	

ILLUSTRATIONS THIERRY FLORENTIN

Prix de base : 472 000 €. Prix du bateau essayé : 586 000 €. Options : climatisation, 17 940 €; groupe électrogène, 10 644 €; finitions merisier verni, 8 491 €; carré cuir, 3 588 €...



2000 MODÈLES DISPONIBLES
COMMANDEZ EN LIGNE
www.bateauxonline.fr
TOUS LES ESSAIS DE BATEAUX
50 ANS D'ESSAIS

LE BILAN

Tout concourt à faire du Feeling 48 un croiseur côtier idéal (dérive relevable, solent autovireur, cockpit dégagé). Un grand soin a été apporté à l'accès aux éléments de confort, comme sur les meilleurs croiseurs au long cours. On regrette cependant des performances et des sensations de barre en dessous de la moyenne et un confort à la gîte aléatoire pour l'équipage. Le programme idéal ? Du côtier, avec de multiples mouillages, pour une vie à bord d'un confort inégalé.