

Une occasion mise à nu



Vends Kirié

Feeling 850 Spécial,

1986,
équipé régaté,
200 000 F

Avec son étrave pincée et ses bosses de jauge, le Feeling 850 est directement inspiré de la jauge IOR. Sa carène extrapolée de celle du half-tonner Free-Lance, champion du monde en 1983, en a les qualités et les défauts. Mais il reste un bon compromis pour les amateurs de course-croisière.

Texte et photos : Pierre Gins.

Le cockpit de Maoro remplit bien sa mission. Il est grand, bien accastillé et ses hiloires sont dessinées pour le rappel. Notez le tangon, toujours à poste.



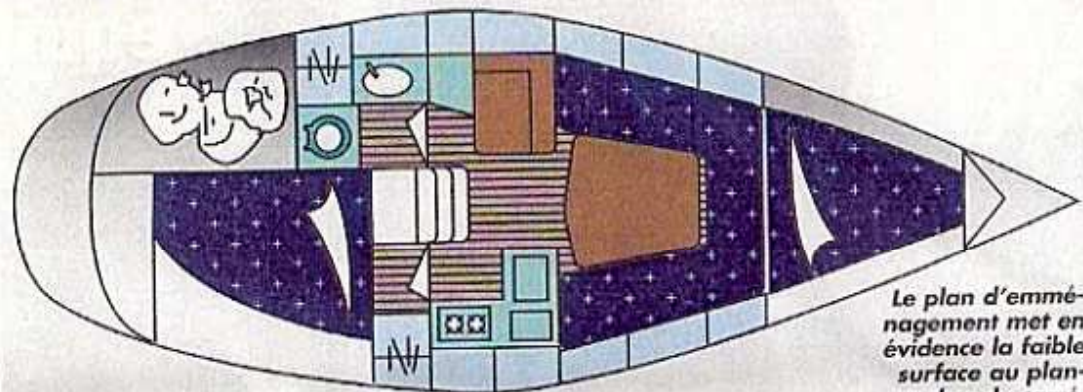
Un Feeling 850 Spécial mis à nu



Doëlan. La houle gronde dehors en se fracassant sur la digue. Ce petit port du Finistère Sud blotti dans une faille des falaises au nord de Lorient n'a qu'un voilier au mouillage dans l'avant-port. De loin, on le reconnaît : le Feeling 850 représente à lui tout seul toute une époque. Maître-bau reculé, étroit à la flottaison, bossu... Ce plan Briand, construit par le chantier Kirié en 1986, affiche immédiatement sa nature... et son utilisation : la régate. Pierre Meilhat, son propriétaire, ne s'embarrasse pas de superflu : tout pour la course ! Du jeu de voiles à la sobriété intérieure, jusqu'à l'accastillage optimisé. D'ailleurs, quand Pierre, amateur éclairé, a acquis *Maoro* en février 94, il l'a aussitôt transformé en configuration course : « j'ai viré les toilettes en « porcelaine » pour les mettre en plastique ; les aménagements à bâbord ont été recentrés comme la réserve de gas-oil ; l'électricité a été revue. Il y avait même des prises pour le 220 v, un radiateur et un Decca



Façon lit breton, la cabine avant est séparée du carré. Le bordé peint en blanc est apparent au niveau des couchettes.



Le plan d'emménagement met en évidence la faible surface au plancher du carré.

PIERRE MEILHAT

De la croisière tranquille à la régate

La quarantaine souriante, Pierre Meilhat est typiquement ce que l'on appelle un amateur passionné, voire même un mordu de la régate. Pourtant, ce Breton émigré à Paris a découvert la voile il y a plus de vingt ans en croisière. C'était avec un Grand Cap (7,20 mètres) de construction amateur. Durant six ans, Pierre Meilhat et sa famille parcourent les côtes, de Bretagne en Corse. Puis vient l'opportunité d'acquies en copropriété un first 30 E. Encore de la croisière au programme pendant cinq ans. Mais avec ce croiseur, le virus de la régate commence à gagner du terrain. Une troisième place au Tour du Finistère allume définitivement les feux de la passion pour la course. Intéressé par tous les types de bateaux, Pierre Meilhat effectue la Mini-Transat en 1991 avec l'ex *Côtes de Bourg*, termine sixième du Mini-Fastnet et sixième de la Transgascogne. La première année de l'acquisition du Feeling en 1994, la famille bouffe des milles : plus de 3 000 dont 2 000 milles en course. Puis le bateau - bien connu en Bretagne sous le nom *Esprit de Service* - participe naturellement à la Course des Vieux-Satrans, aux 110 milles Solitaire 1995 (2^{ème}) de Concarneau, à la Quadrasolo 1995 (6^{ème}), au Tour du



À la barre de *Maoro*, Pierre a parcouru plus de 3 000 milles.

Finistère 95 (2^{ème}), termine premier à l'Edhec en 1995 et effectue le Spi Ouest France 96 (1^{ère}).

Le prochain bateau de Pierre : un Gib'Sea 90 en copropriété. Au programme : régates, bien sûr, et un peu de croisière. On ne guérit pas facilement du virus de la course.



Ses formes avant pincées pénalisent le volume de la cabine avant du Feeling. Un simple rideau l'isole du carré.



C'est Pierre qui a monté ce palan six brins pour régler au centimètre près la tension de la bordure de grand-voile.

Régate oblige. Pierre a équipé la spi d'un barber houer et le gréement d'un polaire de patafix, facilement largable.





Sur bâbord, la table à cartes et son siège.



Maoro a une cuisine en L, parfaite à la mer.

ET LES AUTRES

Le Feeling 850 face à ses concurrents de l'époque

Caractéristiques	Feeling 850 Spécial	First 30E	Dufour 3800
Long. de la coque (en m)	9,20	9,30	9,35
Long. Flottaison (en m)	7,45	8,22	7,80
Bau maxi (en m)	3,20	3,22	3,20
Tirant d'eau max. (en m)	1,70	1,70	1,70
Déplacement (en kg)	2 800	3 200	3 800
Poids du lest (en kg)	1 050	1 300	1 700
Surface du génois (en m ²)	30	30,50	32,80
Surface GV (en m ²)	18,25	18,50	17
Architecte	Philippe Briand	Jean Berret	German Frers
Constructeur	Kirié	Bénéteau	Dufour

de 12 kg ! Et puis j'ai enlevé l'enrouleur Facnor », autant d'équipements inconcevables pour ce grappilleur de dixièmes de nœuds, et chasseur invétéré de poids superflus. Avec le Feeling 850, Pierre Meilhat penche davantage du côté du half-tonner *Free Lance*, que du côté de la croisière rapide comme l'ancien propriétaire le concevait avec ce bateau. En dépit d'un gréement plutôt sage par rapport au 718^{ème} du champion du monde et repris sur le Feeling 850 Racing, le Spécial à gréement en tête de Pierre Meilhat possède quand même une quille en plomb, et non en fonte. « Dans le petit temps, le Spécial marche mieux

que le Racing. C'est un avion ! » s'empresse de commenter Pierre Meilhat pendant que nous hissons les voiles. Et d'ajouter aussitôt : « en revanche, dans la brise, le Racing va mieux. Surtout, il fait plus de cap ».

Un intérieur marin

Ce skipper connaît visiblement bien le sujet. Y compris la jauge, si l'on en juge par ces petites gueuses de plomb fixées dans les coffres sous les banquettes à l'intérieur du carré. Aussi curieux que les bosses de jauge ! Mais, bon, les règlements ont leurs

secrets que la logique ne perçoit pas toujours.

Avant de larguer le coffre d'où *Maoro* se dodeline sur la houle désordonnée - l'étroitesse à la flottaison se fait sentir en statique malgré l'importance du lest - nous sortons les cirés et nous vêtions à l'intérieur. C'est l'occasion d'une visite dans les règles. Comme tout bon voilier de régate qui se respecte, la sobriété est de mise. Le renforcement de la structure ne permet plus de remettre les dossiers des banquettes du carré à même la coque, ce qui laisse apparaître directement le bordé peint en blanc. « De toute façon, en régate, nous utilisons des mousses pour ne pas mettre de coussins ». Mis à part ce détail, l'impression de volume est grande. Elle tient à deux éléments : l'absence de cloison séparant la cabine avant (des rideaux de la même teinte que les coussins du carré assurent la séparation), le manque d'équipets dans le carré. Le vaigrage épouse le bordé et les tirants de cadène en inox - trois de chaque côté - sont plutôt discrets. À tribord de la descente, la cuisine deux feux n'a visiblement pas beaucoup servi. Juste quelques éclats sur le formica de la glacière. Le plancher a bien

À SURVEILLER

Points faibles et préventions

Certains Feeling 850 ont connu des problèmes de structure. Les points d'ancrage des tirants de cadène, stratifiés, se décollaient de la coque. *Maoro* n'a pas subi ce problème, mais un traitement à titre préventif a été effectué : Christian Bouroullec du chantier Structure (Combril, Finistère) a stratifié des renforts en contreplaqué visibles derrière les dossiers du carré. Les tirants de cadène sont donc repris sur ces renforts en forme d'oméga. Ceux-ci vont jusqu'aux varangues.



Les tirants de cadène sont repris sur des omégas.

Par ailleurs, l'épontille en aluminium était écrasée. Elle a été changée par un tube en inox qui n'a jamais bougé depuis. Un traitement préventif anti-osmose a été réalisé à l'époxy en 1994 sur les œuvres vives. Les œuvres mortes, repeintes en 1996 par de la polyuréthane deux composants, sont de bonne facture.

Côté optimisation de la performance, le chantier Structure s'est attaché à la refonte du profil de quille en éliminant les défauts de forme nuisibles aux bons écoulements hydrodynamiques.



La nouvelle épontille est en inox au lieu de l'al.

À L'HEURE DU BILAN

L'avis de l'expert

C'est une nouvelle fois Jean-Michel Viant qui a fait le déplacement jusqu'à Doëlan pour expertiser le Feeling 850 Spécial. Jimmy connaît bien ce type de bateau. Il régate contre eux à l'occasion des entraînements d'hiver à La Trinité-sur-Mer où au Spi Ouest France dont il est un assidu participant.



Rien n'échappe à notre expert, surtout pas le pont en sandwich.

IDENTIFICATION

Genre du bateau
Marque : KIRIE
Type : FEELING 850 Spécial
Longueur : 9,44 m
Largeur : 3,20 m
Matériau : polyester
Année : 1986
Moteur in board
Marque : Volvo
Type : 2 000
Puissance : 10 ch
Combustible : gasoil
Année : 1986

COQUE-PONT

Il s'agit d'une construction classique en polyester monolithique sur moule femelle avec renforts du type cloisons transversales en contreplaqué stratifiées à la coque et au pont, omégas transversaux et longitudinaux. Le pont est en sandwich polyester/balsa, il est rapporté/collé à la coque, un rail de fargue en aluminium assure un boulonnage sur tout le pourtour.



Les fonds sont renforcés par des omégas.



Voilà une barre d'écoute digne de ce nom.

NOTRE EXAMEN A PORTÉ SUR :

LES ŒUVRES VIVES

Nous avons procédé sur cette carène à une série de tests hygrométriques (appareillage SOVEREIGN). Les mesures prises régulièrement de l'avant vers l'arrière indiquent un taux hygrométrique légèrement supérieur à la moyenne. Malgré cela aucune cloque n'est visible sur cette surface.

Nous ne sommes donc pas en présence d'un phénomène d'osmose déclaré, cependant, la présence d'humidité incite à la prudence quant au séjour du voilier dans l'eau. Nous estimons que ce navire devra être hiverné à sec au moins six mois dans l'année. La jonction quille/coque possède un joint souple en état. La tenue du gouvernail est bonne : pas de jeu important dans la mèche de safran.

LES ŒUVRES MORTES

La coque de ce voilier a été repeinte et nous ne sommes pas en présence du gelcoat d'origine. Cette application polyuréthane est de bonne tenue et permet une bonne protection du stratifié de bordé.

LE PONT

Le plan de pont équipé régate. La structure générale ne paraît pas avoir souffert : tenue correcte du sandwich.



Le cale-pied en alu porte les marques des poulies de spi.

Nous attirons l'attention sur le tableau arrière qui, d'épaisseur relativement faible, supportera mal le poids d'un équipier. Comme nous le disions précédemment, l'équipement en coinces, winches, poulies, rails, est très complet ; il nous paraît de bonne qualité et parfaitement au point.

LA STRUCTURE

La structure a été renforcée au niveau des tirants de codènes de haubans et de bas-haubans par une carlingue faites d'omégas stratifiés transversalement et longitudinalement. Ce travail a été réalisé dans les règles de l'art. En ce qui concerne le reste de la structure, les parties visibles nous paraissent saines. L'épontille en alu a été changée par une épontille en inox qui date de 1994.

LES AMÉNAGEMENTS

Ce voilier qui est très orienté vers la course-croisière, possède un aménagement simple. Les boiseries demanderaient un certain travail de réfection au niveau des vernis car aucun travail particulier n'a été fait depuis le neuveage.

MOTEUR

Il s'agit d'un moteur in board dont les différents montages nous paraissent satisfaisants (électrique, alimentation, et échappement). Aucune indication ne nous a été donnée sur l'entretien, et nous ne l'avons pas fait fonctionner. L'arbre d'hélice a été changé en 1996.



L'hélice bec de canard et l'arbre sont en bon état.

GRÉEMENT-VOILURE

Les espars sont en aluminium anodisé : bon état général de l'ensemble. Le gréement dormant est en acier inox monoluron : bon état général.

Typique des bateaux de jauge IOR, le brion de la coque est très marqué.



C'est ce qui s'appelle un cockpit bien accastillé. Les winches fixés sur le rouf servent aux drisses et au spi.

- Le gréement courant est en polyester : bonne dimension et bonne facture, quasiment neuf. Nous avons examiné plusieurs jeux de voiles. Il s'agissait principalement de génois mylar (au moins deux), d'une garde robe complète de voiles d'avant de brise, de deux grands-voiles et plusieurs spinnakers. Les voiles de bases (grand-voile, génois, spinnaker) sont correctes.

SÉCURITÉ

Armement en 4^{ème} catégorie pour six personnes avec canot de survie de 1993.

ÉLECTRONIQUE

- Centrale NKE.
- Deux pilotes : AUTOHELM 4000 et 2000.



Les répéteurs NKE sont encore bien lisibles.

résisté aux allers et retours des voiles trempées et la table à cartes à bâbord dans le sens de la marche n'a qu'un défaut : des trous laissés dans le contreplaqué de la planche de bord par des vieux instruments de navigation font un peu « gruyère ». Quant aux toilettes, le compartiment n'a visiblement jamais servi, si ce n'est pour « matosser » et stocker les sacs ou les objets encombrants et lourds, en navigation bâbord amures. Le moteur de 10 ch Volvo tourne comme une horloge, ce qui n'est pas évident sur les bateaux qui font surtout de la course. Il sert principalement aux départs et aux arrivées. Souvent, il n'a même pas le temps de chauffer. Et l'entretien laisse parfois à désirer car les skippers se basent trop souvent sur le nombre d'heures pour effectuer - au moins - les nécessaires vidanges. Ce qui n'est pas l'idéal.

« Soupapes et sièges ont été refaits » précise Pierre Meilhat : « on galérait pour le démarrer ». Pendant que nous parlons, nous rangeons quelques unes des nombreuses voiles sur le plancher. Et on se sent bien. Difficile d'expliquer. Ça respire le bateau marin, prêt à affronter la mer. Bref, cet intérieur même dépouillé est plutôt sympa, sachant que l'on part d'une extrapolation de half. Les hublots ne sont pas faïencés et le chantier Kirié a eu la bonne idée de les découper grands et translucides. Une réserve toutefois, du côté de l'aération. Curieusement, les toilettes ont deux ouvertures sur l'extérieur, alors qu'il n'y en a aucune dans le carré. Pour le courant d'air à l'intérieur, on ne peut compter que

sur le panneau ouvrant du triangle avant et sur la descente ! C'est peu. D'ailleurs, l'humidité se sent dès que l'on pénètre dans le bateau. À notre avis, un hublot ouvrant en arrière du mât ne serait pas superflu.

Dehors, le vent se renforce à 15 nœuds. Les vagues submergent toujours la digue. Impressionnant. Nous hissons les voiles avant même de larguer le coffre. « Tout a été conçu pour que le bateau soit utilisable par tous, physiquement parlant ». De fait, la GV Le Bihan monte d'un seul coup, comme le génois. Les drisses sont neuves, sauf celle de la GV. Tiens, du kevlar sur la voile d'avant... Il fallait s'en douter.

Un solent tout neuf

D'ailleurs, les trois génois de la garde-robe (tous les trois d'une marque différente : Incidences, Delta et Le Bihan) sont en kevlar. Fatigués, mais encore acceptables, sauf le génois Incidences qui est vraiment vieux : « Il nous sert pour le convoyage, comme le Solent X-Voiles » dit le skipper en refermant les coinceurs Spinlock. « Pour la course, nous gardons le Solent Le Bihan qui est neuf. Mais nous l'avons peu utilisé : durant moins de 100 milles, avec du vent supérieur à 25 nœuds. Ce n'est pas le cas de l'Inter (X-Voiles) que Pierre sort dès que la brise monte à partir de 15-20 nœuds.

Les mots pour le dire...

Bosses de jauge : sorte d'excroissance de la carène, les bosses de jauge n'ont qu'un seul but : diminuer artificiellement le rating du bateau. Il est calculé selon une formule qui prend en compte un nombre important de mesures.

Omégas : ce sont des renforts en général longitudinaux destinés à renforcer la structure. Ils sont en mousse, celle-ci étant stratifiée à la coque.

Brion : se rapporte à la liaison étrave fond du bateau. On parle de brion arrondi ou de brion marqué. Dans ce dernier cas, l'étrave forme un angle très marqué avec le fond de coque.

IOR : l'abréviation pour International Offshore Rule.

À VOS COMPTES

La conclusion de l'expert



Safran suspendu, lest elliptique en plomb, la carène du Feeling 850 fait la part belle aux performances.

IMPRESSION GÉNÉRALE

Nous estimons que la structure générale de ce voilier est bonne et que son équipement est très correct. Cependant, il s'agit d'un voilier typé dont l'aménagement reste succinct.

VALEURS :

COQUE-PONT : 120 000 F
MOTEUR : 15 000 F
GRÉEMENT VOILURE : 60 000 F
ÉLECTRONIQUE : 15 000 F
SÉCURITÉ : 9 000 F

Total : 219 000 F



Si les fonds sont sales, le varangage est solide.

Un Feeling...

Quant au foc, il vient sur le pont à partir de 45 nœuds : « nous l'avons mis une seule fois, et encore, c'était durant un voyage... ». Nous culons en poussant la bôme, puis Damien et Jérôme Guillou, deux jeunes équipiers amis du skipper commencent à border. Cap sur la mer agitée, au près. Première impression : la puissance ! Ce grément à 150% de recouvrement offre une certaine facilité dans ces vagues désordonnées de la sortie du port. L'étrave pincée passe en douceur, sans doute aidée par une coque profonde ; et le safran est doux et précis. Les bagues changées en 1996 ne laissent aucun jeu. Franchement agréable. Visiblement, le près est l'allure favorite de ce bateau. L'étroussée à la flottaison n'est pas un handicap dans ce vent médium et ce clapot. Toutefois, nous constatons que le bateau gîte rapidement, mais finit par se caler au niveau de sa bosse de

Écoutes et palans sont démultipliés

Dans le carré, la vie s'organise. Dans le cockpit, le barreur peut jouer du pataras grâce au palan très démultiplié (3 x 6), mais il est un peu loin pour régler lui-même le rail d'écoute. Celui-ci, changé en 1996, doit être réglé par un équipier. Il se situe juste devant la descente... ce qui est d'ailleurs un peu gênant pour rentrer ou sortir de l'habitacle. L'écoute de GV aussi est loin du barreur, mais elle est très démultipliée avec un palan fin en prime (5 x 4). Les réglages de la GV nécessitent donc une bonne coordination barreur-équipiers. Mais comment faisaient-ils en solitaire ! Ah oui, le pilote : Pierre Meilhat en a deux : un vieux Autohelm 2 000 et un 4 000 GP dont les prises sont bien cachées dans le coffre du bib, avec la bombonne de gaz de 3 kg. C'est en participant à la Mini-Transat que Pierre a appris à protéger les connexions électriques de ces pilotes. Tout comme il a attrapé le virus de la répartition des poids. Un coup d'œil sur le rail de fargue en aluminium témoigne de la position des poulies de spi et de celles des barbers. Allez, on se prend au

C'est par son grément en tête que le Feeling Spécial se différencie du Racing. Ce qui n'empêche pas Maoro d'être équipé d'un lest en plomb.

jeu : quelques virements s'enchaînent dès que les brisants de la côte sont parés. Et là, un constat : si la relance est rapide et les winches Barbarossa 40 efficaces (avec self-tailing), le tableau de bord du moteur, lui, est franchement mal placé à bâbord en bas dans le cockpit :

les pieds viennent s'appuyer naturellement à cet endroit... on vous laisse deviner la suite. L'avale-tout de génois se révèle difficilement réglable sous tension : il manque un palan, ce qui est curieux sur ce bateau où tout est bien démultiplié, y compris le cunningham et la bordure de

GV. En revanche, les hiloires sont particulièrement confortables. Et tant pis pour les équipiers qui devront s'asseoir sur le rail de fargue. « Nous naviguons à six en régate » rappelle Pierre Meilhat.

Sportif au portant

Demi-tour aux allures portantes. Un brin redouté au regard de l'étroussée à la flottaison, et de la profondeur de la carène. Jérôme Guillou prépare le tangon. Les pantoires de hale-bas et de balancine sont en élastique recouvert d'une âme en kevlar : « un truc perso » précise Pierre Meilhat. Le grand spi triradial se gonfle. La houle nous aide pour le premier surf. À la barre, pas de problème : nous maintenons la coque sur sa route grâce à la grande profondeur du safran. « À partir de 20 nœuds au portant, ça devient franchement sportif » reconnaît ce jeune « vieux saf ». Nous n'avons pas de mal à le croire. Surtout en solitaire. Le large serré que nous entamons doucement se termine par un superbe départ au lof : quand il décroche, ça y va ! Le sillage en virgule, l'écume... tout y est. Mais bon, nous repartons sitôt après trois grands coups de barre. « Au large, dès 10-15 nœuds de vent, nous jouons avec la GV, jusqu'à la mettre en drapeau : cette sorte de ventilation ne nuit pas à la vitesse, et le bateau est moins ardent. Quelques empannages nous permettent de constater que le déplacement sur le pont est aisé. Le rouf en sifflet, si caractéristique est assez large, sans accrocs pour les pieds. Retour à Doëlan. Pierre Meilhat va effectuer le dernier voyage de Maoro vers Lorient, avec pleins de bons souvenirs en tête... un peu nostalgique. « Je vends ce bateau 200 000 F, et ce n'est pas négociable » dit Pierre Meilhat. « Affublé d'un bon rating, le Feeling 850 Spécial peut en effet séduire un « vieux safran » ou des amis désireux de naviguer en course à moindre frais. Et le Maoro, dans le genre, est une bonne affaire. Pour celui qui souhaitera l'utiliser en croisière, il faudra lui rajouter un génois et un enrouleur ». Avis aux amateurs.

POUR LES RECONNAÎTRE D'un Feeling 8.50 à l'autre...

Le chantier Kirié a décliné le Feeling 850 en trois versions de 1984 à 1988 : le Racing, le Spécial et le Standard.

Le Feeling 850 Racing, comme son nom l'indique, est destiné à la régate pure avec un mât 7/8" et une jupe qui porte la longueur hors tout à 9,28 mètres. Les premiers numéros du Racing ont été équipés d'une quille en fonte. Puis le plomb a remplacé la fonte, avec apparemment un réel bonus en raideur. D'ailleurs, il y a eu davantage de Feeling Racing produits avec une quille en plomb. La version

Racing correspondait à la jouge des holt-tonner. La Brestoise, Anne Liardet, a même effectué un Figaro avec ce bateau.

La différence : c'est le grément

Le Feeling 850 Spécial diffère du Racing par son grément. Il est gréé en tête avec deux étages de barres de flèche et il possède une jupe comme le Racing. Mais le Spécial a davantage été livré avec des quilles en fonte qu'en plomb. Le Maoro de Pierre Meilhat fait donc partie

des peu nombreux Spécial, quille plomb. Il a été pesé (pour le CHS) à 2 870 kg. Le Feeling 850 Standard est conçu pour la croisière : pas de jupe, un mât à un étage de barres de flèche, un lest en fonte. Pour être complet, il convient d'ajouter la sortie d'un Feeling 316 Club en 1995 qui reprend la carène et les aménagements du 850 ; mais le 316 est doté d'un grément 9/10" avec barres de flèche poussantes. Cet unique exemplaire s'est classé deuxième de la Twenty's Cup entre les mains d'Olivier Rabine.