

UNE OCCASION MISE A NU



VENDS

Feeling 326 quillard, 1988,

Hublots zénithaux et silhouette rondouillarde, le Feeling 326 était l'un des premiers représentants du nouveau style Kirié, auquel le chantier sablais est depuis resté fidèle. Ce croiseur débonnaire ne manque pas de qualités sous voiles.

Texte : Sébastien Mainguet. Photos : Jean-Marie Liot.

Pas facile de remplacer un modèle aussi valeureux que le Feeling 920. Lancé en 1982, ce plan Harlé apparaissait en effet comme l'un des meilleurs exemples du génie de l'architecte rochelais. Le 920 offrait au moins autant de volume – sinon plus – que ses concurrents d'alors (Attalia, First 305, Gib'Sea 92) et allait au moins aussi vite. Et il ne manquait pas non plus d'allure. Bref, cette

coque aussi bien faite que bien pleine semblait capable de soutenir la comparaison avec les modèles de la prochaine génération. En 1986, Kirié demande donc à Philippe Harlé d'offrir un petit lifting au 920. Nouveaux hublots sur les hiloires de rouf, nouvelle décoration, nouvelle version « 960 » avec jupe rallongée et mât plus haut à deux étages de barres de flèche (en fait, le mât de la version S – régaté – du 920). Mais moins de deux ans plus



On aime ou on n'aime
pas les hublots zénithaux
fumés du Feeling 326...
Mais on ne peut
qu'apprécier son plan
de pont fonctionnel.

bon état, 52 000 €

tard, Philippe Starck débarque chez Beneteau, et ce sont les années quatre-vingt-dix qui pointent le bout de leur nez.

Le vénérable Feeling 920 risque de prendre un coup de vieux, il faut cette fois lui trouver un successeur qui soit vraiment dans le coup, du point de vue architectural bien sûr, mais aussi esthétique. Ce nouveau 326 arbore donc des élancements très modérés avec une étrave peu inclinée et un rouf très volumineux, dit «semi-panoramique»,

avec des hublots zénithaux façon Océanis – gamme lancée par le même Beneteau en 1986 et promise à un bel avenir. Comme le 960, il adopte bien sûr la jupe désormais incontournable.

Très réussi à l'intérieur

Un vrai croiseur moderne, quoi. Qui se détourne assez nettement de la régate, même s'il profite d'une carène performante à

toutes les allures et d'un plan de voilure relativement élancé. Et qui est proposé dès son lancement dans une version dériveur intégral particulièrement intéressante (voir encadré). Le tout étant dû au crayon de Philippe Harlé lui-même... Par rapport au 920, le 326 a gagné 30 cm de longueur de coque mais aussi 10 cm au maître bau. On le comprend immédiatement en arrivant au pied de la descente. L'impression d'espace est tout à fait saisissante, surtout pour un ba-

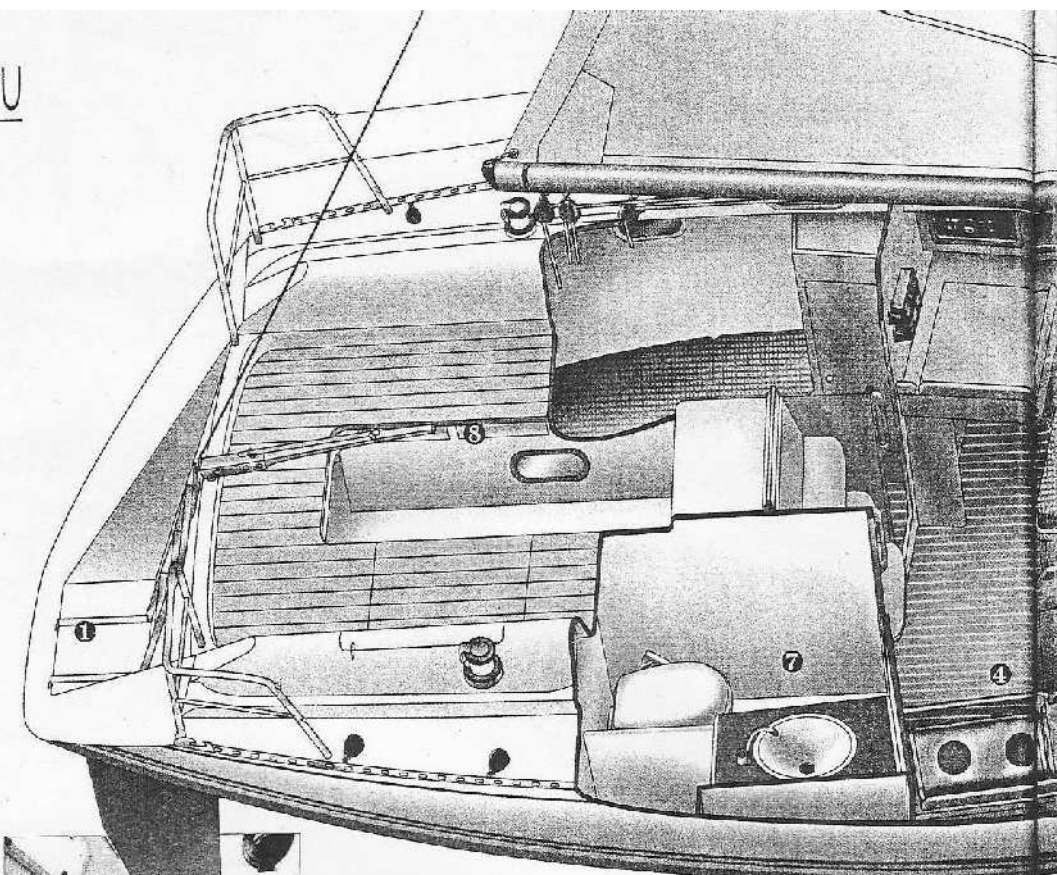
teau conçu il y a quinze ans. De ce point de vue, le Feeling 326 n'a vraiment rien à envier à nos croiseurs des années 2000. Et ces emménagements ne sont pas seulement plus volumineux que ceux du 920 (qui, encore une fois, étaient déjà une référence en la matière) ; ils sont aussi plus clairs – merci les hublots zénithaux ! Le premier contact avec le 326 est tout de même un peu difficile. Non que ce Feeling soit disgracieux : mais ses lignes sont loin d'être aussi harmonieuses

UN FEELING 326 MIS A NU

que celles de son prédécesseur le 920. Et le modernisme de l'époque n'a pas forcément bien vieilli... En revanche, on constate avec satisfaction que le pont ne présente que des surfaces bien planes et que l'antidérapant moulé est présent partout où un pied est susceptible de se poser. Du coup, la présence de ce rouf très volumineux ne nuit pas trop à la facilité de circulation, bien que la largeur des passants s'en trouve limitée.

Trop grands ces hublots ?

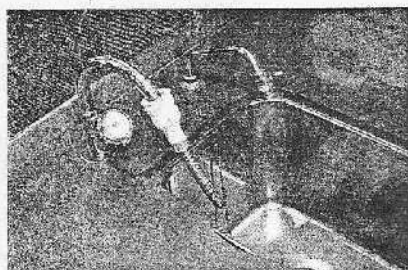
Malencontreusement situés au niveau du pied de mât, les fameux hublots zénithaux constituent cependant un piège sournois car ils sont très glissants ; il faut donc impérativement y poser des bandes antidérapantes. Comme nous le signalait le propriétaire Yves Arnoux, ces hublots de surface importante posent par ailleurs un sérieux problème de rigidité, donc de robustesse, et donc d'étanchéité. Trop souples, ils se déforment beaucoup chaque fois que l'on pose le pied dessus, ce qui fait que les joints travaillent énormément et perdent rapidement de leur efficacité. Quant au cockpit, il mérite incontestablement une mention très bien. Tout d'abord il n'est pas trop large, ce qui permet de se caler facilement en mer. Ensuite, les hiloires adoptent l'inclinaison optimale pour offrir une position confortable au rappel quel que soit l'angle de gîte. Autre chose : les lattes de teck qui ornent les bancs ne sont pas seulement esthétiques, elles sont aussi ajourées et légèrement surélevées pour garantir une évacuation rapide de l'eau dans le gros temps. La barre d'écoute est idéalement placée, sur l'avant du cockpit, en arrière du court bridge-deck qui précède la descente. On note enfin la présence d'une



EN CHIFFRES...

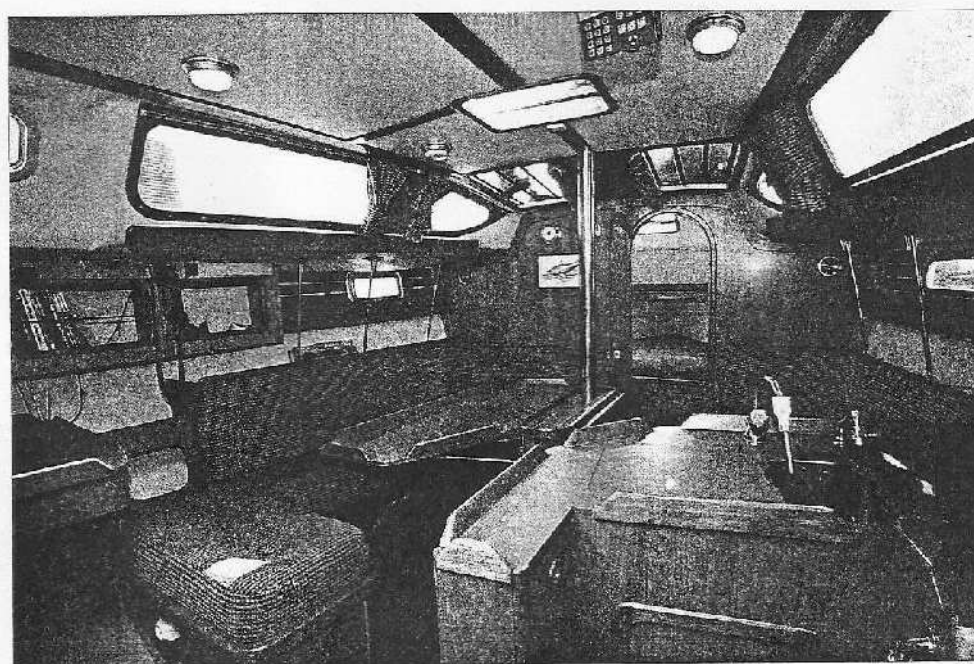
Longueur coque : 9,49 m. Longueur flottaison : 8,15 m. Largeur : 3,30 m. Dépl. : 3 650 (Q)/3 850 kg (D). Lest : 1 260 kg. Tirants d'eau : 1,64 m (est plomb standard)/0,65 m - 1,60 m (D). SV au près : 54,54 m². Grand-voile : 19,77 m². Génois : 34,77 m². Spi (symétrique) : 72,61 m². Moteur : Volvo 2020 (18 ch). Eau : 140 l. Gasoil : 100 l. Cat. de nav. : 2°. Jauge brute : 9,31 tx. Matériaux : Fibre de verre et résine polyester. Architectes : Philippe Harlé (carène), Alain Mortain (emménagements). Constructeur : Kirié. Prix de lancement (fin 1987) : 365 000 F (Q)/390 000 F (D). Cote moyenne (années 88-90) : 50 000 € (Q)/55 000 € (D).

Plus spacieux que celui du Feeling 920, le cabinet de toilette du 326 comprend une belle penderie à cirés.

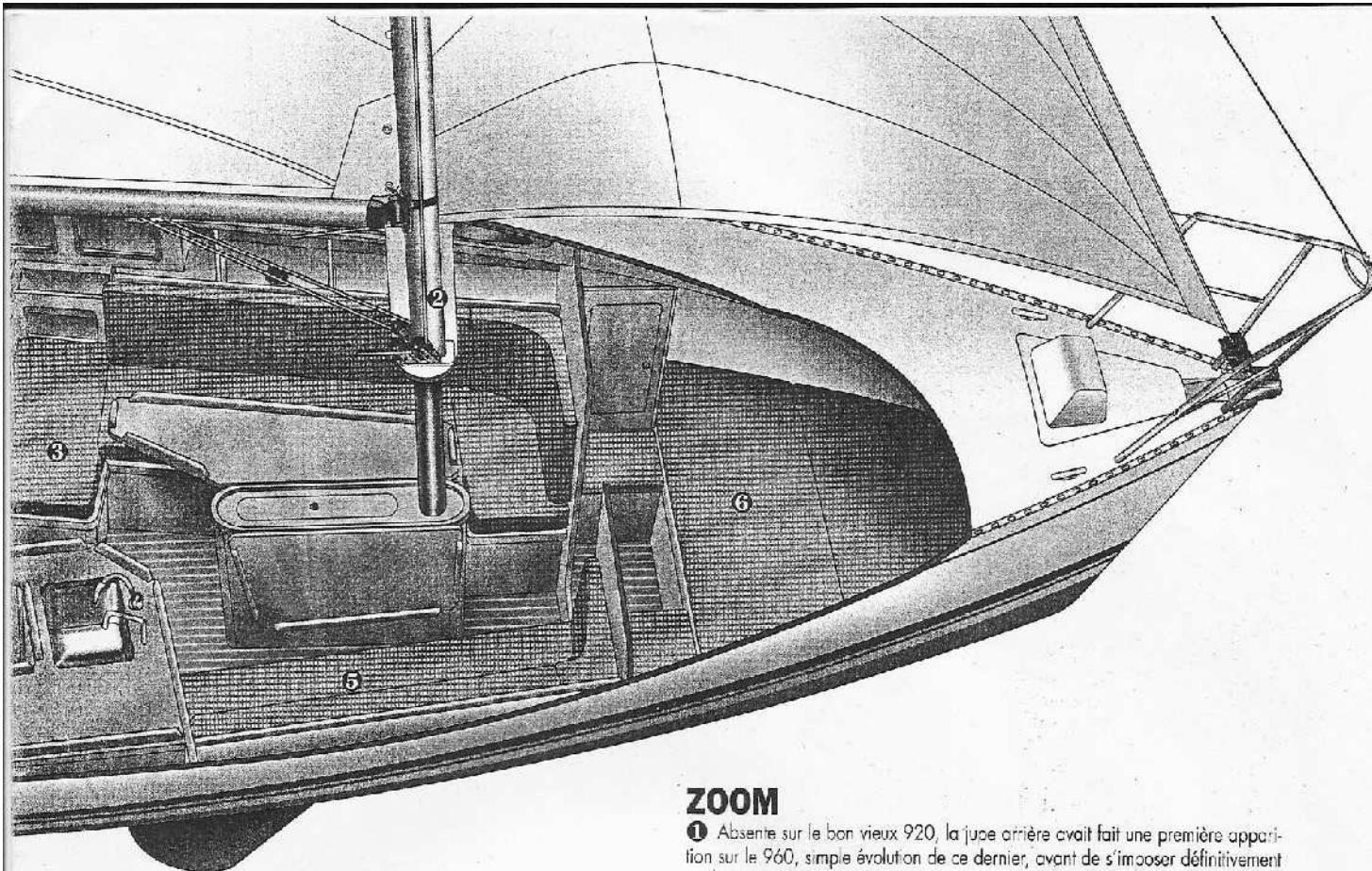


Double évier, retour en U pour se caler, et pompe à eau de mer dans la cuisine.

mément et perdent rapidement de leur efficacité. Quant au cockpit, il mérite incontestablement une mention très bien. Tout d'abord il n'est pas trop large, ce qui permet de se caler facilement en mer. Ensuite, les hiloires adoptent l'inclinaison optimale pour offrir une position confortable au rappel quel que soit l'angle de gîte. Autre chose : les lattes de teck qui ornent les bancs ne sont pas seulement esthétiques, elles sont aussi ajourées et légèrement surélevées pour garantir une évacuation rapide de l'eau dans le gros temps. La barre d'écoute est idéalement placée, sur l'avant du cockpit, en arrière du court bridge-deck qui précède la descente. On note enfin la présence d'une



Un carré clair et volumineux. Sur bâbord, le siège du navigateur constitue un prolongement de la banquette du carré ; une disposition conviviale mais pas forcément très pratique.



ZOOM

① Absente sur le bon vieux 920, la jupe arrière avait fait une première apparition sur le 960, simple évolution de ce dernier, avant de s'imposer définitivement sur le 326.

② Posé sur le pont, le mât se prolonge à l'intérieur par une épontille qui reprend les efforts de compression. Il s'agit d'un gréement très classique, en tête, avec deux étages de barres de flèche dans l'axe, et tenu par trois paires de bas-haubans.

③ Bien que tournant le dos à la marche, le navigateur n'est pas trop mal loti ; et il faut reconnaître que cette configuration apporte une certaine convivialité.

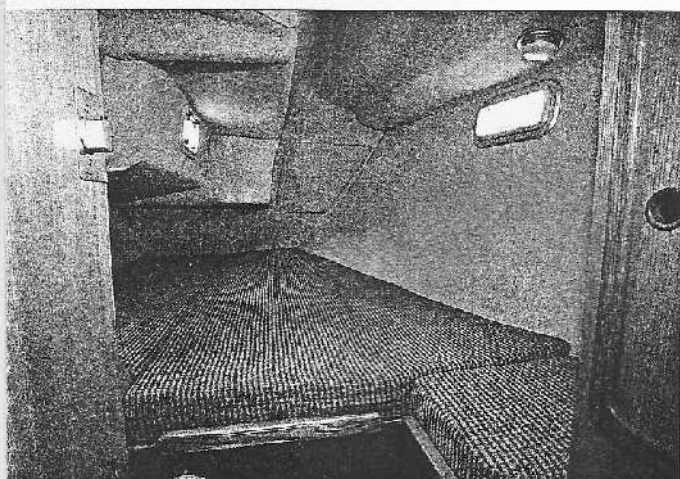
④ Avec son double évier et sa forme en U, la cuisine est digne d'un bateau plus grand ; ce qui concorde parfaitement avec la vocation de ce bateau destiné prioritairement à la croisière confortable.

⑤ Les deux banquettes latérales du carré feront d'excellentes couchettes de mer, surtout si l'on prend soin d'installer des toiles anti-roulis pour pouvoir dormir au vent.

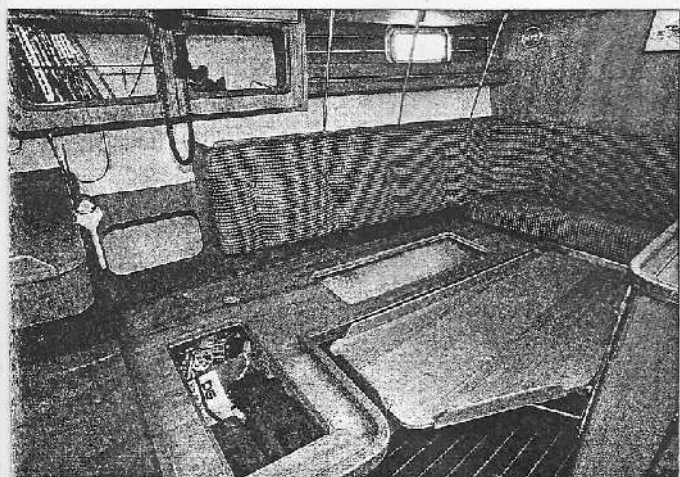
⑥ La cabine avant est vaste et offre de nombreux volumes de rangement : grands coffres sous la couchette double, placard à bâbord, et deux logements sous les coussins des deux petits sièges latéraux.

⑦ Une seule cabine arrière sur un bateau de près de 10 mètres, c'est l'assurance de disposer d'une part d'un immense coffre de cockpit pour stocker les voiles, l'annexe et tout le gros matériel, d'autre part d'un vaste cabinet de toilette au pied de la descente.

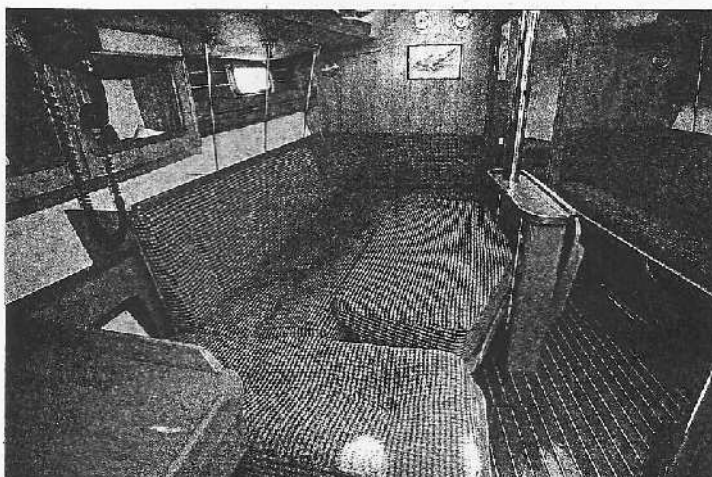
⑧ Largues et ajourées, les belles lattes de teck qui ornent les bancs du cockpit conjuguent élégance et confort.



La cabine arrière ne manque ni de volume ni de rangements ni de lumière - notez le hublot dans le bordé.



A bâbord, la banquette en L se transforme en couchette double. La partie bâbord de la table coulisse vers le bas, on la bloque avec des équerres, et il ne manque plus que le coussin ad hoc. Le confort est sans doute moyen, mais ça dépanne !



barre franche assez courte : c'est la signature du maître rochelais Harlé, qui estimait que sur un bateau bien équilibré (comme il savait si bien les dessiner), une barre courte permettait de « sentir » très vite le bateau devenir ardent, et d'en déduire aussitôt la nécessité d'aplatir les voiles ou de réduire la toile.

Un décor de rêve

Lézardrieux, le port d'attache de *Laïta II*, n'est pas seulement le seul port en eau profonde, avec son voisin St-Quay-Portrieux, entre Brest et Cherbourg. Cette escale tout à la fois pratique et charmante présente aussi l'avantage d'être superbement située, sur une rivière splendide – le Trieux – qui se jette dans la Manche à Loguivy-de-la-Mer, en face de Bréhat, dans un magnifique dédale de cailloux granitiques. On pourrait difficilement rêver plus beau décor pour aller tirer nos quelques bords de près et de portant. En plus, le vent est établi à

L'expert donne son avis



Notre expert Nicolas Sviraritch examine le spi asymétrique de *Laïta II*. Notez que M. Sviraritch est le propriétaire du *Swan 441 Grain de Soleil* à bord duquel son fils Etienne a disputé la dernière Route du Rhum...

IDENTIFICATION DU VOILIER

Coque
 Marque : Kirié. Type : Feeling 326.
 N° de série : 10326. Longueur : 9,49 m. Largeur : 3,38 m. Jauge : 9,31 Tx. Construction : 01/1989.
Moteur
 Marque : Volvo. Type : 2002, in board. Puissance : 18 ch. Carburant : gasoil. Année : 1989.

M. Arnoux est le deuxième propriétaire de ce bateau qui a été régulièrement entretenu. Il a fait effectuer les gros travaux suivants : remplacement de la quille en 1995 et application d'un traitement préventif de l'osmose en 2000.

COQUE/PONT

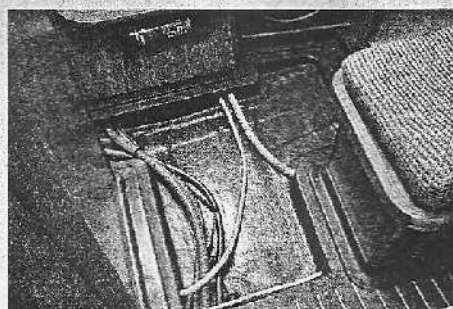
La coque est en polyester stratifié monolithique et le pont en polyester stratifié. Le type de construction est par voie humide. L'état général du pont est excellent.

STRUCTURE

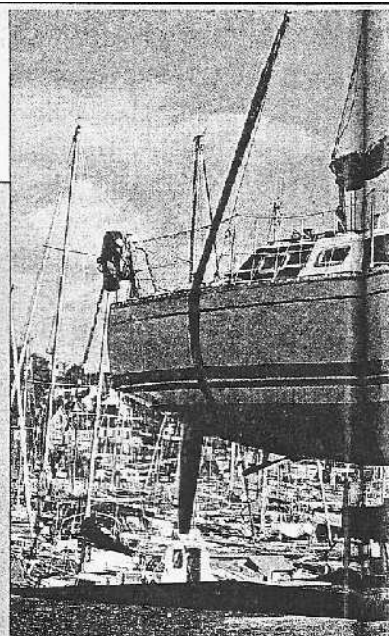
Liaison coque/pont : stratification plus rail de fargue boulonné. Cadènes en inox, fixation par boulons, bon état. Varangues stratifiées, bon état. Le varangage a été refait en 1995 à l'occasion du changement de quille. À l'intérieur : contremoule structurel en polyester et cloisons en contreplaqué en bon état. L'assemblage est réalisé par stratification.

ŒUVRES VIVES

État général : œuvres vives de couleur noire, pas de choc apparent. Une anode sur arbre d'hélice. Contrôles visuels : détection osmose ; nous n'avons pas effectué de contrôle d'humidité des œuvres vives ni de contrôle de dureté du gel-coat. Carène : flottaison, liaison quille et safran en bon état. La quille en plomb rapportée est en parfait état. Les sept boulons de quille en inox sont en bon état.



Dans les fonds, le contremoule structurel permet d'entretenir plus facilement ces zones sensibles.



Laïta II sous la grue de Trieux Marine. Le 326 était livré en standard avec ce lest elliptique en plomb.

ŒUVRES MORTES

État général : couleur blanche avec bandes adhésives fatiguées. Œuvres mortes ternes (un nettoyage et un polissage raviveront leur aspect). Un choc sur l'arrière bâbord a été réparé sommairement.

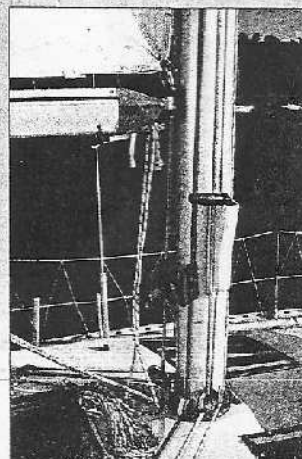
PONT

Un safran, pas de jeu dans les bagues. Bonne mobilité, stick télescopique, une barre franche. Balcons avant et arrière, chandeliers, filières en bon état. Bonne étanchéité de l'ensemble. Deux capots de pont. Plexi, étanchéité des capots en bon état. Une baille à mouillage avec guindeau mécanique Gaiot 308 dans la baille à mouillage. Chaumards avant fixés sur ferrure d'étrave. Cockpit : éranche, deux évacuations. Présence de quatre mains courantes en bon état. Un coffre de cockpit sur tribord avec fermeture étanche, à clef.

ACCASTILLAGE

Pas de winches de GV. Deux winches de génouils Lewmar 40 ST. Winches de bosses de ris Lewmar 7, étarquage.

Les bosses de ris sont au pied de mât : c'est aussi simple puisqu'il faut aller passer l'œillet dans le croc.



YVES ARNOUX

Son premier bateau

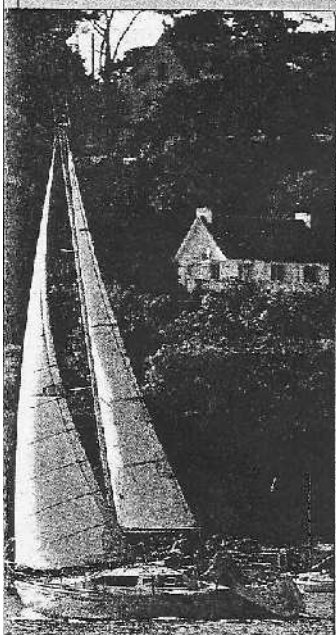
Voilà un plaisancier qui a la tête sur les épaules. À 55 ans, ce médecin de St-Brieuc sait très bien comment il veut naviguer. *Laïta II* était son premier bateau. Acheté en 1990 et basé depuis lors à Lézardrieux, ce Feeling 326 s'est prêté à merveille aux sorties à la journée autour de Bréhat comme aux petites croisières en famille entre le Cotentin et les Îles Scilly. Mais aujourd'hui, les enfants ont grandi, et Yves Arnoux constate qu'il navigue plus souvent seul. Pas question, donc, de céder à la folie du sacro-saint maître-en-plus qui coûte souvent bien plus qu'il ne rapporte... Beaucoup plus pragmatique, Yves lorgne plutôt vers un 30 pieds typé « course-croisière ». En équipage réduit, rien de tel qu'un bateau pas trop grand, et bien accastillé !



Yves Arnoux devant *Laïta II*, dont il ne se séparera pas sans regrets ni même sans hésitations...



drisse : Lewmar 30. Deux rails de gâncis, quatre avale-tout, six bloqueurs Spinlock XA sur le rouf, une barre d'écoute de GV devant la descente. Un enrouleur Giot en bon état, un étai largable pour établir le tourmentin.



Un plan de voileure élancé confère au Feeling des aptitudes très correctes dans le petit temps.

GREEMENT/VOILURE

Mât et bôme Francespar en alu anodisé : bon état général. Mât à deux barres de fleche pour-santes, bon état de l'ancrage. Un vit-dernulet en bon état. Bon état du mât.
Grément dormant :
Rod, câble inox monoton.
Grément d'origine sauf étai largable. Deux bas-haubans, deux gal-haubans, un étai enrouleur, un étai largable avec ridoir, un palan avec ridoir de réglage.
Grément courant :
Quatre drisses, en matériau pré-étiré,

dont une neuve, les autres en bon état. Ecoutes GV, locket spi en bon état.

Voiles :

Grément de type sloop.
Une GV latée de 1997, marque VP. Un gènois enrouleur de 1995, marque VP. Un foc de route de 2001, marque VP, un spi asymétrique d'avant 1993, une chaussette à spi et un tourmentin de 1989.

AMENAGEMENTS

Sous le pont, cloisons, meubles, planchers, plafonds, portes, serrures, table, matelas, coussins, robinetterie, mains courantes, vaigrages en bon état. Rideaux fatigués.

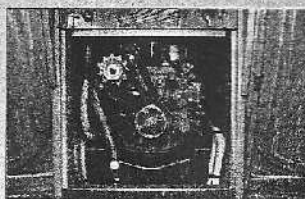
Côté cuisine, un évier double avec eau froide sous pression (pompe eau douce et pompe d'eau de mer). Evacuation de l'évier avec vanne en bon état. Bon état général du cabinet de toilette moulé. Evacuation de la douche par gravité dans le puisard. WC marins avec vanne sous le lavabo en bon état.

PLOMBERIE

Présence d'une coisse à eau en plastique rigide d'un volume total de 150 l. Tuyauterie en bon état. Vannes des toilettes en bronze au nombre de trois : bon état. Vanne de la cuisine en bon état.

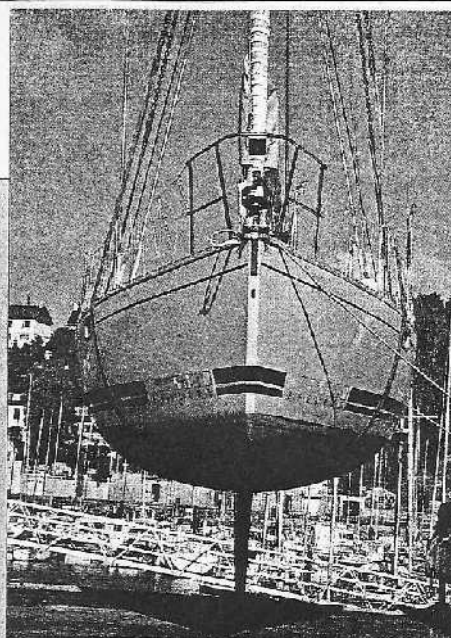
MOTEUR

Le compteur d'heures du moteur affiche 1 147 heures depuis 1990. Son état général est bon : peinture,



Le Volvo 18 ch convient au déplacement du bateau et à son programme.

L'architecte Philippe Harlé est parvenu à dessiner des entrées d'eau fines (gages d'un bon passage dans le clapot) pour cette coque plutôt large et volumineuse.



durites, courroies, faisceau électrique, alternateur, démarreur. Pas de carnet d'entretien. Présence d'un local moteur avec isolation. Cuve à gasoil de 100 l en acier inox dans la cabine tribord.

Tableau moteur de type Volvo avec compte-tours et alarme situé dans le cockpit.

Remarque : circuit d'alimentation et retour gasoil modifié.

Presse-étoupe Volvo avec accès dans la cabine arrière en bon état.

Arbre d'hélice en inox et hélice repliable en bronze en bon état.

ELECTRICITE

Deux batteries sans entretien de 12 volts (2 x 70 Ah) dans la cabine arrière. Bon état des cosses.

Circuit 220/110 volts avec alimentation dans le coffre de cockpit.

Tableau électrique en bon état, feux de route sur balcon.

Chargeur de batteries Invac 30 A.

MATERIEL DE SECURITE

2^e catégorie, sauf radeau de survie.

Deux extincteurs.

Mouillage n° 1 : ancre plate 12 kg, chaîne 30 m diamètre 8.

Orin : 50 m.

Mouillage n° 2 : ancre 16 kg.

Deux pompes de cale, une manuelle, une électrique (bon état).

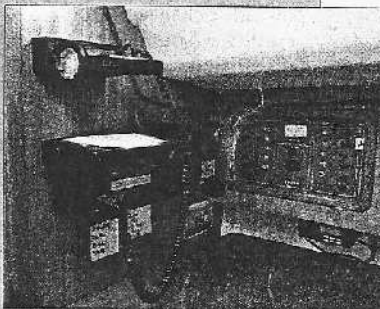
ELECTRONIQUE

Deux compas de cloison.

Une centrale de navigation MPS avec répéteurs de cockpit (de 1989).

VHF Valsat 02 L MLR de 1995.

Sondeur Navman Plastimo de 1996.



Eh oui, 1988, c'était (juste) avant le GPS : ceci est donc un bon vieux radio-goniomètre - qui n'est plus d'une très grande utilité.

DIVERS

Circuit de gaz : bouteille dans le cockpit. Gazinière à trois feux et four. Bon état général.

Pilote automatique Autohelm type 2000, année 1989 adapté sur barre franche.

Une annexe Zodiac de 1989 en bon état.

Une table de cockpit et caillebotis.

La conclusion de l'expert

IMPRESSION GENERALE

Bon état général du bateau. Humidité ambiante faible. Bateaux en parfait état de navigabilité.

Mis à part l'aspect des œuvres mortes qui sont à nettoyer (fin d'hiver), la coque est en excellent état.

Traitement préventif de l'osmose Ml en 2000 par le propriétaire. Application de cinq couches de résine époxy sur le gelcoat d'origine.

NOTRE ESTIMATION

Total de l'ensemble : 32 000 €

En foi de quoi nous avons clos et signé le présent rapport, nous réservant le droit de l'amplifier si nécessaire.

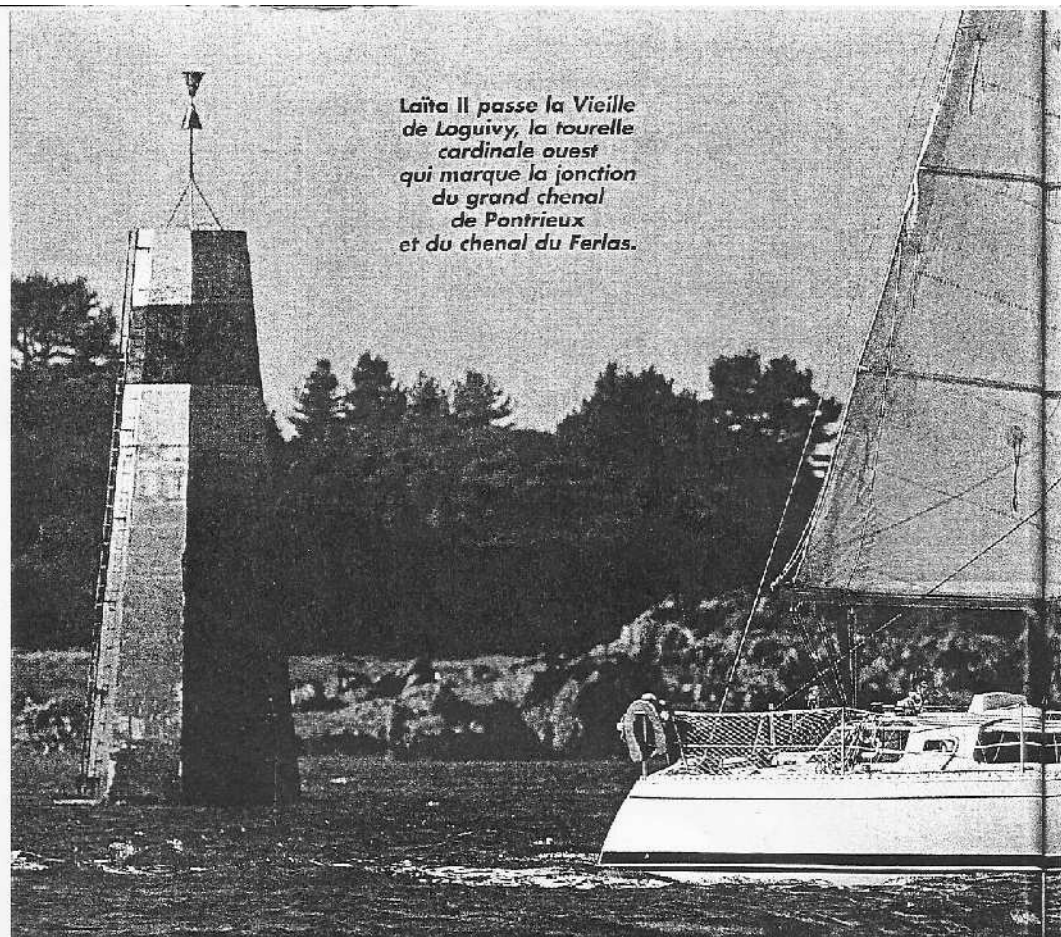
Fait à Perros-Guirec le 26 mars 2002. L'expert

UN FEELING 326...

15/20 nœuds à la sortie de la rivière tandis que plus en amont, il souffle par courants d'air entre ses rives boisées. Voilà qui nous permettra de juger aisément des performances sous voiles du Feeling 326, de sa raideur à la toile et de l'équilibre de sa carène. Seul regret : même à la sortie de la rivière, le plan d'eau est bien sûr parfaitement abrité, ce qui ne nous permettra pas de savoir comment cette coque ronduillarde passe dans le clapot.

Sage et vif à la fois

Toujours est-il que dès les premières risées, notre Feeling se révèle très vivant et amusant à mener pour un bateau de croisière. Avec son déplacement modéré (il s'agit d'un bateau plutôt large à la flottaison et assez peu lesté) et sa surface de voile généreuse, 5 nœuds de vent réel lui suffisent pour démarrer, et s'il devient assez vite ardent à la gîte, il reste facile à contrôler en jouant du chariot d'écoute de grand-voile qui se trouve, comme nous l'avons dit, à portée de main. Notons au passage que ce Feeling restait fidèle à un grément et à un plan de voilure



Laita II passe la Vieille de Loguivy, la tourelle cardinale ouest qui marque la jonction du grand chenal de Pontrieux et du chenal du Ferlas.

très classiques, type années soixante-dix et quatre-vingt, avec grément en tête, barres de flèche dans l'axe, petite grand-voile et grand génôis. Assez ferme puisque courte, la barre

est plutôt sensible et on s' imagine tout à fait passer de longues heures le stick à la main, bien calé dans les filières.

Conçu essentiellement pour la croisière, le 326 n'en exige pas

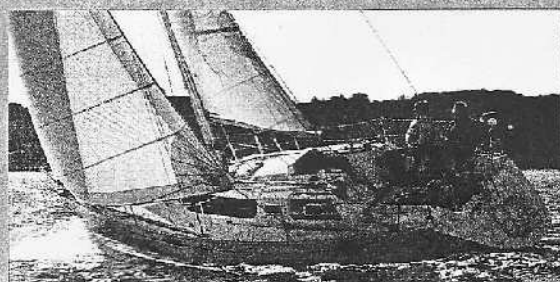
moins des réglages assez précis pour rester équilibré. Suffisamment tolérant pour pardonner quelques erreurs, il se montre juste assez capricieux pour ne pas devenir ennuyeux : un compromis cohérent, en somme, si l'on songe qu'un bateau de cette taille, homologué en 2^e catégorie, doit pouvoir se prêter aussi bien aux sorties à la journée qu'aux longues croisières vers l'Irlande. En résumé, si le 326 se présente sous une allure un peu moins « sportive » que son prédécesseur le 920, ne vous y fiez pas trop... Soulignons au passage qu'avec plus de soixante centimètres de flottaison en plus, le 326 affiche des vitesses théoriques supérieures à celles du 920 à toutes les allures.

Au portait, nous ne disposons sur *Laita II* que d'un vieux spi asymétrique de faible surface, ce qui ne nous a pas vraiment permis de juger du potentiel du bateau ni de son comportement. Nul doute que ce genre de croiseur débonnaire réclame un spi symétrique de bonne taille pour progresser correctement du grand large au vent arrière, voire s'offrir quelques surfs par mer formée. Vivant sous voiles et profitant d'un plan de pont agréable, le Feeling 326 se distingue surtout par ses emménagements très cossus. Mêlant de chaudes boiseries en orme avec quelques lattes en haut des bords, de larges surfaces vaigrées

ET LES AUTRES ?

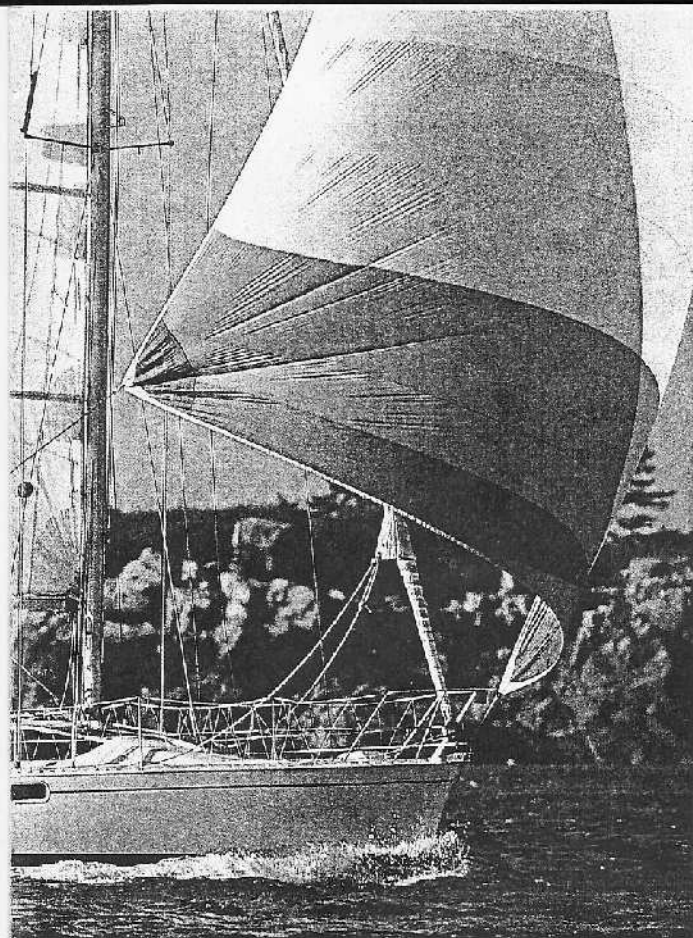
Le Feeling 326 face à ses concurrents

Long de 9,55 m, le Feeling 326 est presque un vrai 32 pieds. Or les « 9 mètres » de sa génération, comme ceux de la génération précédente, mesureraient plutôt 30 pieds, c'est-à-dire à peine plus de 9 mètres. Du coup, le 326 n'a guère connu de concurrents très directs. Si le First 3255 peut sembler assez proche du Feeling par ses caractéristiques, il s'en éloigne par un caractère plus sportif et un programme franchement orienté vers la course-croisière.



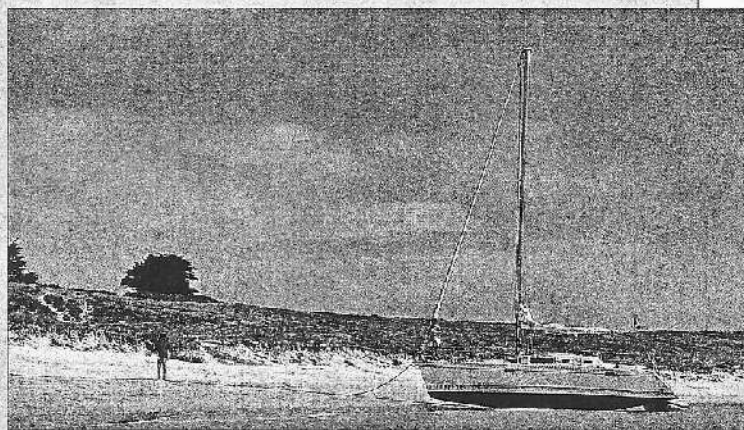
Nerveux dans les risées, le 326 part assez vite au lof ; mais il se contrôle très bien en jouant de la GV.

	Sun Light 30	Gib'Sea 312	Feeling 326 (QI)/DI	First 3255
Longueur-coque (en m)	8,90	9,10	9,49	9,30
Longueur à la flottaison (en m)	7,75	7,80	8,15	8,22
Largeur (en m)	3,18	3,30	3,30	3,30
Tirant d'eau (en m)	1,45	1,40	1,64/0,65-1,60	1,80
Déplacement (en kg)	3 480	3 500	3 650/3 850	4 150
Lest (en kg)	1 180	1 300	1 260/1 460	1 350
Surface de voilure (en m²)	56	48	54,54	56
Grand-voile (en m²)	20,50	16,50	19,77	28
Génôis (en m²)	35,50	31,50	34,77	28
Catégorie de navigation	2 ^e	2 ^e	2 ^e	2 ^e
Matériau	verre-polyester	verre-polyester	verre-polyester	verre-polyester
Architecte	Daniel Andrieu	Rob Humphreys	Harlé/Mortain	Jean Berrat
Constructeur	Jeanneau	Gilbert Marine	Kirié	Bénéteau
Cote en € (1988-1990)	40 000	45 000	50 000/55 000	50 000



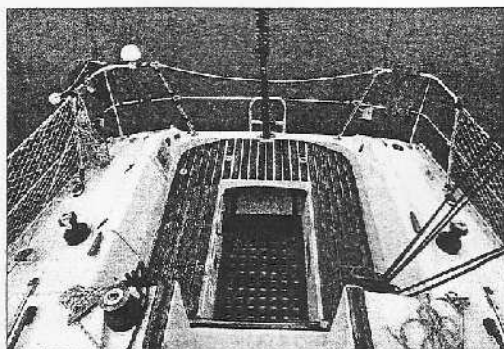
VERSION DERIVEUR INTEGRAL

Demandez le deuxième safran !



Un Feeling 326 DI vient de beacher sur la grande plage de Houat... Cette version dériveur est très recherchée d'occasion.

Ainsi que les Feeling de la génération précédente (720, 920, 1100) existaient en version quillard ou dériveur lesté, le 326 (avec le 346 l'année même) inaugurait une nouvelle génération de dériveurs intégraux. En fait, le principe de la semelle de fonte remplissant la double fonction de lest et de protection de la coque à l'échouage avait été mis au point par Gilles Vaton en 1984, pour le Kelt 8.50 (devenu 29), et repris deux ans plus tard pour le Kelt 39. Or c'est Kirié qui, suite aux difficultés rencontrées par Kelt Marine, avait repris en 1988 la construction de ces deux modèles sous le nom de Feeling 29 DI et 39 DI. Aujourd'hui, tous les Feeling sont proposés en version DI, et le chantier sablois s'est fait une spécialité du dériveur intégral en stratifié de verre. Vendu à l'époque 30.000 F de plus que le quillard, le Feeling 326 DI reste également plus cher d'occasion – d'autant que cette version dériveur est moins répandue. Les premiers 326 DI étaient munis d'un safran unique, forcément peu profond et peu efficace, qui a été avantageusement remplacé par un double safran. Dans tous les cas, le ou les safrans ne sont pas censés reposer sur le sol, la coque s'appuyant sur deux petits ailerons. Notons enfin qu'en version DI, la dérive en stratifié (90 kg) s'escamote dans un puits qui supporte la table de carré et sur lequel vient s'appuyer un meuble central – pratique pour se caler – intégrant les deux éviers.



Un cockpit à la fois élégant au port et confortable en mer, qui donne envie de naviguer très loin !

de skaï blanc, des vaigrages en tissu gris clair-bleu, à la fois clairs et chaleureux dans les cabines avant et arrière, la décoration est du meilleur goût.

Associée aux fameux hublots zénithaux qui diffusent de la lumière à profusion, elle confère à l'ensemble de ces emménagements spacieux une étonnante clarté. Et sur Laita II, cette déco sobre mais chic n'a pas trop subi les outrages du temps dont un entretien soigneux l'a manifestement protégée.

Si l'on excepte la table à cartes (à bâbord au pied de la descente) qui tourne le dos à la marche, la disposition intérieure obéit à tous les canons du classicisme : une cabine arrière à bâbord, sur tribord un cabinet de toilette et une belle cuisine dont le retour en U permet de se caler plus facilement à la gîte, un carré formé de deux banquettes longitudinales dont une en L (à bâbord)

transformable en couchette double, et enfin une vaste cabine avant bien pourvue en rangements. Quoique tourné vers l'arrière, le navigateur n'apparaît pas trop comme un parent pauvre : si sa table est un peu exiguë, il dispose tout de même d'une belle bibliothèque et de rangements variés.

Une très longue carrière

En revanche, il risque de regretter le siège galbé en lattes de bois du Feeling 920 : il n'y a que ça de vrai ! Remarquons d'ailleurs qu'avec sa cabine arrière unique (ce modèle n'a jamais été proposé avec deux cabines arrière), ce bateau de près de 10 mètres offre un volume de stockage suffisant pour envisager de longues navigations à quatre ou même à six sans que

pour autant le rangement du bateau ne tourne au casse-tête chinois. Et l'on trouve bien sûr un immense coffre de cockpit à tribord... Il ne manque même pas un logement ad hoc pour le radar de survie, sous le banc, contre le tableau arrière !

Ajoutons que, comme tous les bateaux construits par le chantier Kirié, ce Feeling bénéficie d'une construction robuste. Il s'agit bien sûr de stratifié de fibre de verre et résine polyester, monolithique. Pour ce qui est de la structure, les solides varangues en bois stratifiées dans les fonds du Feeling 920 ont malheureusement cédé la place à un petit contremoule structurel local, moins coûteux mais plus délicat à réparer en cas de gros dégâts. Le chantier qui s'était occupé de Laita II après un talonnage sérieux avait d'ailleurs installé une grosse varangue en bois stratifiée dans les fonds, pour com-

pléter ce contremoule... Pour le reste, l'échantillonnage est généreux et la finition de bon aloi. La quille elliptique en plomb était livrée en standard. De toute évidence, l'ensemble a bien résisté au temps, et notre propriétaire Yves Arnoux se félicitait de cette robustesse générale.

En bref, malgré son esthétique un peu discutable, ce Feeling 326 qui n'accuse guère le poids des ans mérite toute l'attention des amateurs de beaux voiliers et de croisières tranquilles.

Très accueillant à l'intérieur, vivant et performant sous voiles, marin et solide, ce bateau a encore de belles navigations devant lui. Ce n'est sans doute pas pour rien si ce modèle a connu une carrière exceptionnellement longue – lancé en 1988, il a été construit jusqu'en 1999, avant d'être remplacé par un certain Feeling 32 qui sera élu Voilier de l'année 2000... 