

FEELING 32

Simple, mais bien pensé

Rien de révolutionnaire sur ce croiseur familial de 10 mètres, mais un bateau doté d'une belle carène qui donne envie de naviguer.

Texte et photos François-Xavier Ricardou.

Quelle carène! Voilà déjà une demi-heure que le Feeling 32 garde le cap au près par 15 nœuds de vent... sans personne à la barre. Il suit les variations du vent, lofe dans les risées, abat dans les molles. C'est un vrai plaisir de le voir évoluer, bien stable, calé sur son safran sous le vent, et encaisser sans broncher le clapot formé. Avec souplesse, il fait le dos rond pour passer en douceur. La vitesse est aussi au rendez-vous: 6,5 nœuds au près. Et pas besoin d'être fin régatier pour les atteindre. Avec de simples réglages de base, le Feeling allonge sans forcer. Oui, cette carène Joubert-Nivelt est une réussite. Un reproche tout de même? La surface des safrans. Un peu petits, ils ont tendance à décrocher en cas de gîte trop prononcée, un défaut pris en compte par le chantier qui va les allonger sur les prochains modèles.

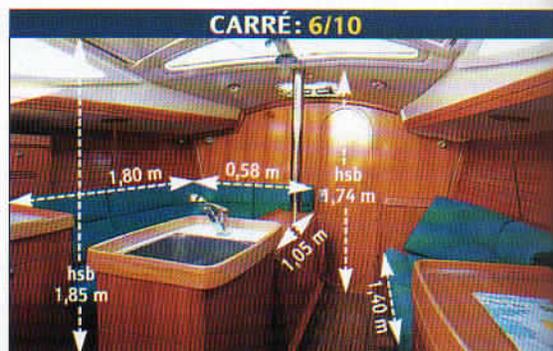
Sous voiles

Si le Feeling 32 est très stable, en revanche, sa barre pourrait être plus vivante. Certes, les voiliers équipés de deux safrans sont souvent plus neutres, celui sous le vent travaillant idéalement. Mais, sur le Feeling, le mécanisme qui actionne les deux safrans, trop dur, gomme les sensations, un peu à l'image de la barre d'un catamaran.

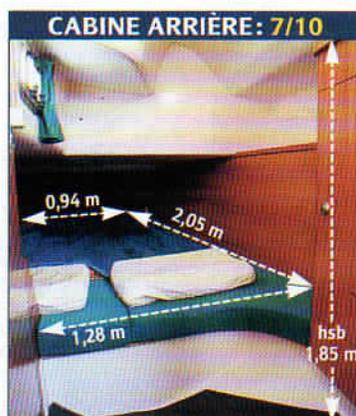
Cela dit, outre sa belle carène, le Feeling 32 offre aussi une grande simplicité de manœuvre. Sans chercher à tout prix des idées neuves, Michel Joubert et Bernard Nivelt ont dessiné un cockpit digne d'une grande unité. Quel espace! Les deux winches d'embranchement du génois sont déportés à l'avant du cockpit, juste à côté de la descente. Cette position dégage le cockpit des écouteurs, gênantes pour s'asseoir; par ailleurs, les winches sont beaucoup plus ergonomiques à uti-



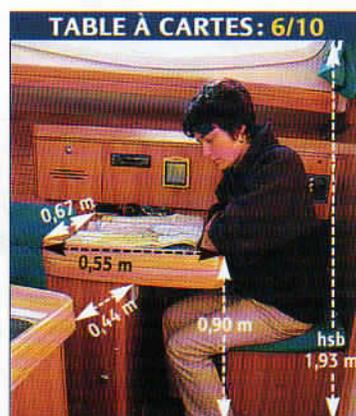
La pièce maîtresse du Feeling 32. Grâce à sa forme ovale et à ses banquettes en arrondi, ce cockpit est spacieux. L'absence de barre d'écoute, la barre franche qui se relève... tout ceci dégage un volume très appréciable. Du coup, l'option barre à roue est à déconseiller: elle ne se justifie pas et empièterait sur ce bel espace.



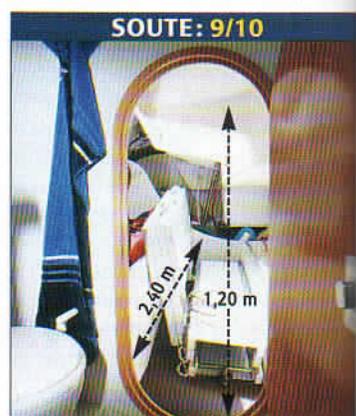
Au pied de la descente, l'évier tient la place principale. En l'absence de paillasse proche, il sera difficile de faire la vaisselle sans mouiller le plancher. La banquette bâbord pourra faire office de couchette simple (ou double, en option). En revanche, la banquette tribord ne mesurant que 1,40 mètre, seul un enfant pourra y dormir.



La couchette est un véritable lit (1,28 mètre à la tête). La cabine est bien aérée grâce à deux hublots ouvrants, un sur le côté du rouf, le second dans le cockpit. Les rangements sous la couchette sont très limités en hauteur.



La table à cartes n'est pas très grande et manque de rangements. Les appareils électroniques se fixent sur la paroi, à côté du navigateur: celui-ci n'aura donc pas les écrans devant lui. Le tableau électrique possède huit disjoncteurs.



Cette soute est immense. Sur tribord, le coffre arrière, accessible classiquement par le cockpit, l'est aussi par le cabinet de toilette. Le propriétaire pourra l'aménager à son choix et ainsi ranger aussi bien les crêpes humides que l'annexe ou même des vélos.

Feeling 32 Les chiffres de Voiles et Voiliers

liser. L'équipier mouline, bien campé sur ses jambes, au centre du voilier. Pour un équipage peu aguerri, la position, rassurante, n'oblige pas à wincher sous le vent, le nez au ras de l'eau. Ajoutons que le cockpit est encore avantagé par l'absence de toute barre d'écoute: en effet, le palan de grand-voile revient sur un simple pontet au centre du cockpit, bien suffisant pour régler la grand-voile. Pour maîtriser sa chute, on utilise le hale-bas démultiplié qui revient sur un winch de rouf, équipement largement suffisant, d'autant que la bôme est assez courte. Autre avantage: une fois au port ou au mouillage, le mousqueton peut être frappé sur le rail de fargue, libérant ainsi totalement l'espace. Et la barre franche se relève! Facilité toujours, l'adoption d'un double pataras facilite l'embarquement. Et un palan entre les deux câbles permet de le régler aisément...

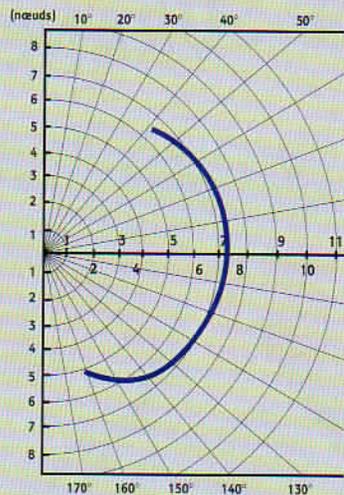
Pour des déboulés sous spi, le Feeling 32 est équipé d'un asymétrique. Celui-ci s'amure sur un petit bout-dehors additionnel, maintenu dans la ferrure d'étrave. S'il gêne un peu les manœuvres de mouillage, il permet de bien déporter l'amure du spi vers l'avant. Reste que le cheminement des écoutes pourrait être revu. Ainsi, l'adjonction d'une poulie à plat-pont permettrait de faire cheminer l'écoute de spi comme celle du génois, évitant de la voir couper le cockpit en deux.

Vie à bord

Les emménagements sont à l'image du voilier: simples, sans fioritures, mais bigrement intelligents. A commencer par le coffre arrière tribord, si profond qu'on peut le qualifier de soute! D'autant qu'il est accessible depuis le cockpit, bien sûr, mais aussi – et c'est original – par une porte située au fond du cabinet de toilette! Un autre coffre, nettement moins profond, mais très pratique, se trouve sur bâbord. L'aménagement intérieur du modèle quillard est identique au modèle dériveur, à un détail près: le bar qui occupe le centre de la table du carré du premier est remplacé par le puits de dérive sur le second. Le Feeling 32 est un bi-cabine avec un seul cabinet de toilette. En option, il est possible de transformer le carré en une couchette double. Ce voilier conviendra donc à une famille avec deux enfants. A plus de quatre, on risque de se marcher un peu dessus... Tout est bien pensé pour une croisière confortable. Deux critiques: l'isolation phonique du moteur est un peu légère et le cabinet de toilette est exigu.

On trouve un réel plaisir à naviguer sur le Feeling 32. Sans vouloir révolutionner la plaisance, il se présente comme un voilier abouti qui, dans ses 10 mètres, offre le confort et les performances d'une unité d'un mètre de plus.

F.X.R.



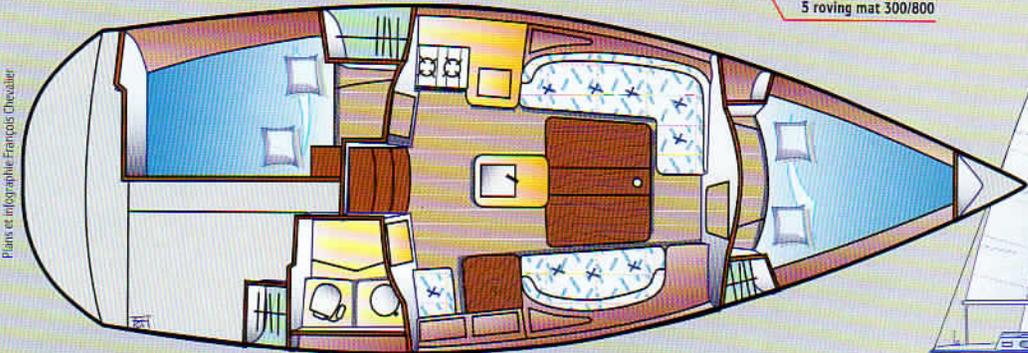
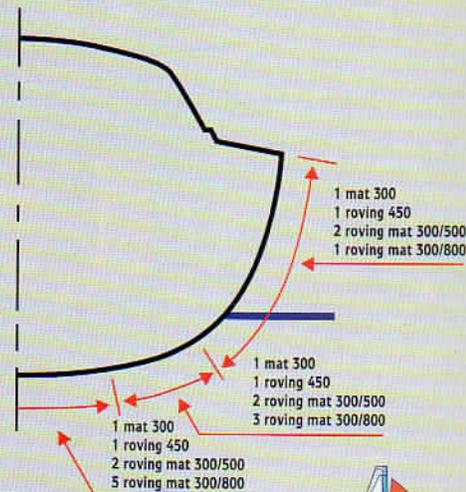
VITESSES MESURÉES*

Mer : petit clapot.
Vent réel : 25 nœuds.
Voilure : grand-voile à 1 ris, foc 7 tours.

GV à 1 ris, foc 7 tours.

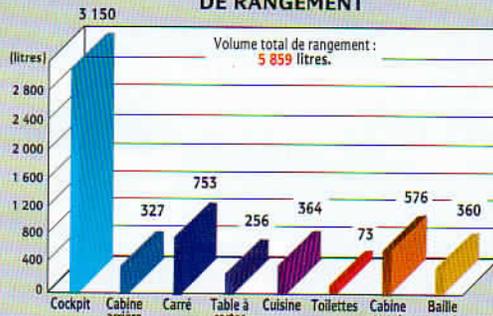
(* Vitesses mesurées avec le GPS Garmin 12 par rapport au vent réel.

COUPE DE LA COQUE

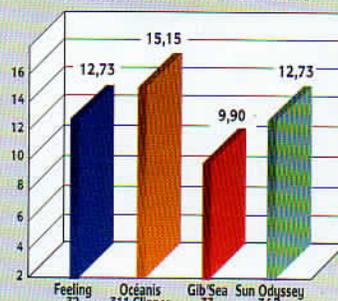


Plans et infographie François Chevaller

VOLUMES DE RANGEMENT



SURFACE DE VOILE AU PRÈS/DÉPLACEMENT



Coefficient prismatique: 0,498.
Moment de redressement maximal: 2,62 t x m.

PRIX ET OPTIONS

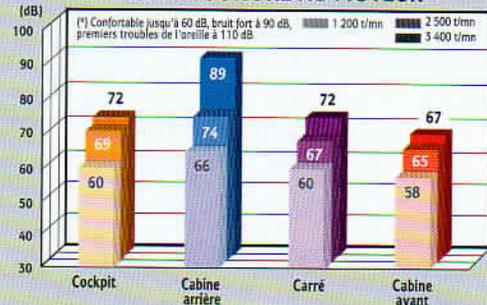
Prix standard :
- version quillard : 526 240 F.
- version dériveur intégral : 556 140 F.
Livré avec grand-voile, génois sur enrouleur et moteur Volvo 18 chevaux.

Principales options:

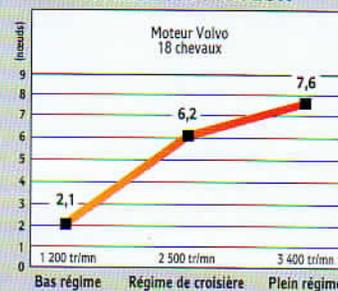
- Supplément moteur Volvo 29 ch : 13 156 F.
- Barre à roue avec compas : 17 260 F.
- Tourmentin : 3 157 F.
- Accastillage de spi + bout-dehors : 5 122 F.
- Pack voile (GV semi-lattée, lazy-jacks, lazy-bag, hale-bas rigide) : 13 419 F.
- Etai largable + drisse : 4 052 F.
- Pack confort (guindeau électrique, chauffe-eau avec prise 220 V, chargeur de quai, tableau 220 V) : 28 259 F.
- Pack électronique (loch, sondeur, girouette, anémomètre, pilote automatique) : 25 273 F.
- Pompe à pied eau de mer (cuisine) : 1 883 F.
- Batterie supplémentaire (avec répartiteur) : 2 815 F.
- Capote : 10 366 F.
- Caillebotis de cockpit teck : 4 664 F.
- Réservoir d'eau usée : 8 840 F.
- Couchage double dans le carré : 4 420 F.
- 2 hublots de coque dans le carré : 2 736 F.
- Table de cockpit : 6 279 F.

Prix du bateau essayé : 614 651 F.

VOLUME SONORE AU MOTEUR*



VITESSE AU MOTEUR



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES COMPARÉES

	FEELING 32	Océanis 311 CLIPPER	GIB/SEA 33	SUN ODYSSEY 34.2
Longueur de coque	9,68 m	9,54 m	9,92 m	9,99 m
Flottaison	8,70 m	9,28 m	8,90 m	9,00 m
Largeur	3,44 m	3,23 m	3,45 m	3,29 m
Tirant d'eau	1,65 m ou 0,65/1,90 m	1,40 m	1,50 m	1,30 ou 1,70 m
Voilure	56 m²	50 m²	50 m²	56 m²
Déplacement	4,40 t	3,30 t	5,05 t	4,40 t
Lest	1,275 t	1,20 t	1,35 t	1,30 ou 1,50 t
Couchettes	4/6	4 ou 6	6	6-8
Matériau	polyester	polyester	polyester	polyester
Architecte(s)	Joubert/Niveit-Roséo	Finot	J&J Design	Fauroux
Chantier	Kirié	Bénéteau	Dufour	Jeanneau
Prix ttc	526 240 F	456 300 F	459 600 F	549 500 F

Architectes: Michel Joubert-Bernard Niveit, Patrick Roséo.
Constructeur: Kirié, route de La Rochelle, BP 1839, Le Château-d'Olonne, 85118 Les Sables-d'Olonne Cedex, Internet: www.kirie.com

POINTS FORTS

- Position des winches.
- Grand volume du cockpit.
- Comportement marin rassurant.

POINTS FAIBLES

- Absence de sondations à la barre.
- Safrans qui décrochent facilement au lof.