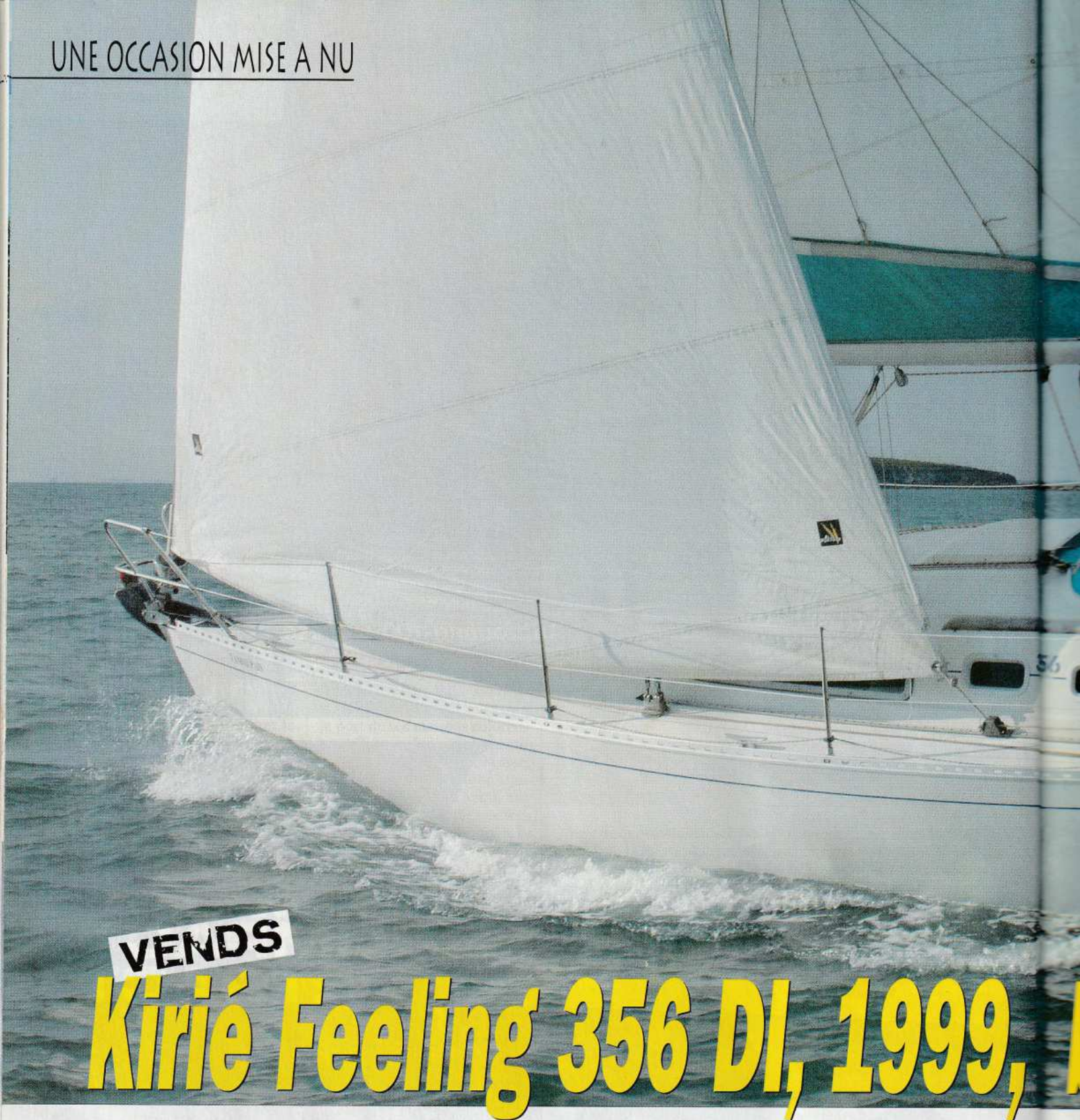




VENDS

Kirié Feeling 356 DI, 1999,

Dans les années 1990, le chantier Kirié s'était fait une spécialité du dériveur intégral en polyester, donnant naissance à une lignée de croiseurs où le Feeling 356, produit de 1997 à 2000, tient une place de choix.

Texte : François-Xavier de Crécy. Photos : Laurent Vidal.

Serrés sous la coque du Feeling 356 posé sur son ber, nous nous protégeons tant bien que mal du blizzard qui s'est abattu sans crier gare sur la zone technique du port du Crouesty. Voilà qui promet une agréable sortie en mer ! Heureusement l'averse ne dure pas, et la grue vient rendre *Tamalpais* à son élément. Suspendu dans les sangles, le Feeling 356 affiche une carène tout en rondeurs et des entrées d'eau pleines. La section en U est une nécessité pour

que ce dériveur intégral s'échoue bien à plat sur sa large semelle de fonte, soutenu latéralement par ses deux « quillettes » et longitudinalement par son court safran. L'expert a bien relevé sur le lest quelques traces de corrosion qui mériteraient d'être traitées et un peu de jeu dans la dérive, mais les œuvres vives dans leur ensemble sont comme neuves. Il est vrai que le bateau n'est pas très vieux : il est sorti des ateliers Kirié en 1999, à l'époque où le chantier vendéen avait été repris par Alubat avant



Une sortie hivernale
a suffi pour démontrer
les qualités marines
du Feeling 356,
un dériveur intégral idéal
pour accéder à des
mouillages confidentiels.

bon état, 90 000 €

d'être racheté par le groupe Alliaura Marine en 2000. A l'époque, Laurent Carré, actuel propriétaire de *Tamalpais*, avait craqué pour ce Feeling qui lui permettait de naviguer en couple ou en famille de Molène à Oléron en pouvant accéder aux mouillages les plus confidentiels, ceux dont seuls les dériveurs peuvent profiter. Au port de La Meule, à l'île d'Yeu, à Sterwen sur Belle-Ile ou encore à Locmaria, sur l'île de Groix, on trouve toujours un coin tranquille, même en haute saison,

quand on ne cale que 75 centimètres. De ce point de vue, on peut dire qu'il a été comblé.

Accéder à tous les mouillages

Il suffit pour s'en convaincre de l'entendre égrener la litanie de ses havres favoris le long de cette côte sud bretonne qu'il connaît comme sa poche. Mais déjà, la dérive du Feeling touche l'eau de la darse et le propriétaire s'apprête à embarquer pour

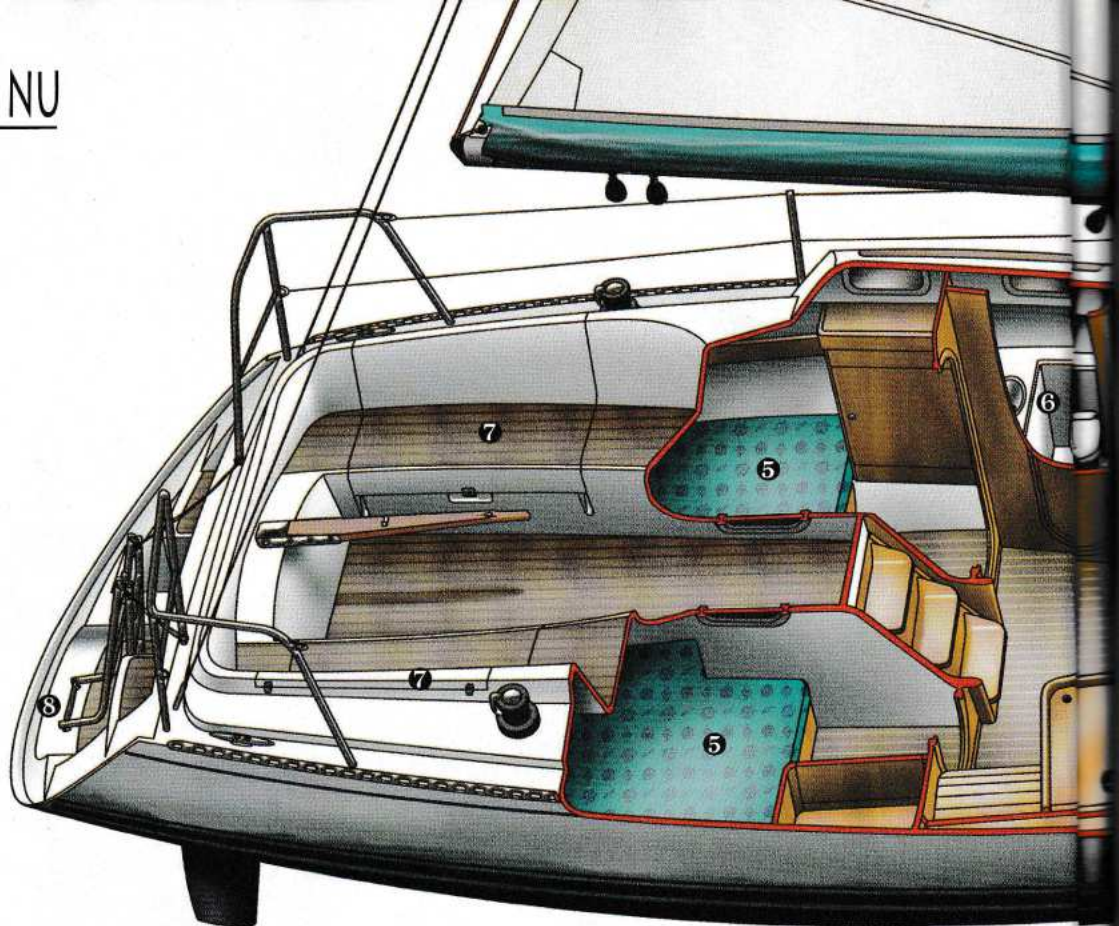
purger le presse-étoupe Volvo avant de démarrer le Yanmar GM30 de 27 chevaux, qui tousse un peu avant de prendre ses tours. Du terre-plein, on découvre le pont au rouf généreux, caractéristique avec ses deux grands hublots zénithaux de part et d'autre du pied de mât. On remarque également un petit décrochement qui brise la ligne du rouf entre sa partie arrière et sa partie avant en sifflet. Celle-ci se prolonge vers l'étrave et réduit d'autant la plage avant. En revanche, la circulation en di-

rection du cockpit est aisée grâce aux cadènes rentrées qui libèrent les passavants. La hauteur du rouf surmonté d'une main courante sécurise le passage pour accéder au cockpit dont il faudra enjamber les généreuses hiloires. Bien protégé, ce cockpit est conçu selon un plan très classique. La barre franche de forte section carrée inspire confiance. A l'arrière, une petite jupe surmontée de deux marches recouvertes de teck facilite l'accès à la mer, même si sur *Tamalpais* elle est encom-

brée par le radeau de survie. Le teck est également présent sur les bancs du cockpit. Au près, les barreaux de moyenne et grande taille trouvent un excellent appui pour leur pied sur le banc opposé. Les petits gabarits en revanche pourront regretter l'absence de cale-pieds au fond du cockpit. La descente est l'un des atouts majeurs du Feeling 356. Large et parfaitement sécurisée par deux mains courantes, elle est douce et ses trois marches s'empruntent très naturellement pour accéder au carré. Arrivé en bas, on bute sur le petit meuble central qui surmonte le puits de dérive.

Un meuble central malin

Avec ses hautes fargues qui en font un grand vide-poches toujours accessible, il se révélera très pratique en navigation, au même titre que l'épontille arrière qui fournit une main courante bienvenue. Moins pratique, l'extrémité arrière du puits de dérive impose, entre le meuble central et la descente, un encombrant relief qui entrave la circulation. Le carré aux boiseries claires bénéficie d'une excellente luminosité grâce aux quatre hublots zénithaux – dont deux immenses – combinés aux grands hublots latéraux du rouf. Le cabinet de toilette, à bâbord, occupe l'espace souvent réservé à la cuisine sur les bateaux de cette taille. Elle se trouve bien à bâbord mais plus loin vers l'avant, le long du bordé recouvert d'un joli vaigrage en lattes de bois clair. Cette cuisine ne manque pas d'atouts, à l'image de son grand frigo aux étagères



La cuisine comporte un beau plan de travail mais le volume de rangement est assez limité.



ZOOM

- ① Devant le barbotin du guindeau, un réa empêche les sautes de chaîne.
- ② Dans la cabine avant, une couchette de 2,10 m de long et 1,80 m de large à la tête. Un peu de rangement dans les placards, mais sous la couchette le réservoir d'eau prend toute la place. La hauteur sous barrots est de 1,86 m.
- ③ Très bien éclairé par quatre hublots zénithaux et quatre latéraux, le carré comporte une grande table (1,30 x 0,66 m) autour de laquelle on se tient à six. La hauteur sous barrots est de 1,91 m à la descente et de 1,71 m à l'avant.
- ④ La table à cartes (0,73 x 0,54 m) comporte de nombreux rangements.
- ⑤ Les cabines arrière abritent chacune une couchette double (1,88 m de long), un placard et un grand rangement le long du bordé, ainsi qu'un volume de rangement sous la couchette qui accueille les brassières et les batteries.
- ⑥ Dans les toilettes, la hauteur sous barrots est de 1,80 m sous le rouf mais une fois assis sur la cuvette, on manque de hauteur sous le passavant bâbord.
- ⑦ Dans le cockpit, deux grands coffres permettent de ranger aussières, pare-battage et la bouteille de gaz qui a un emplacement dédié à bâbord.
- ⑧ La jupe accueille le radeau de survie. Elle offre une marche de chaque côté.

BIEN VU

La pompe baladeuse

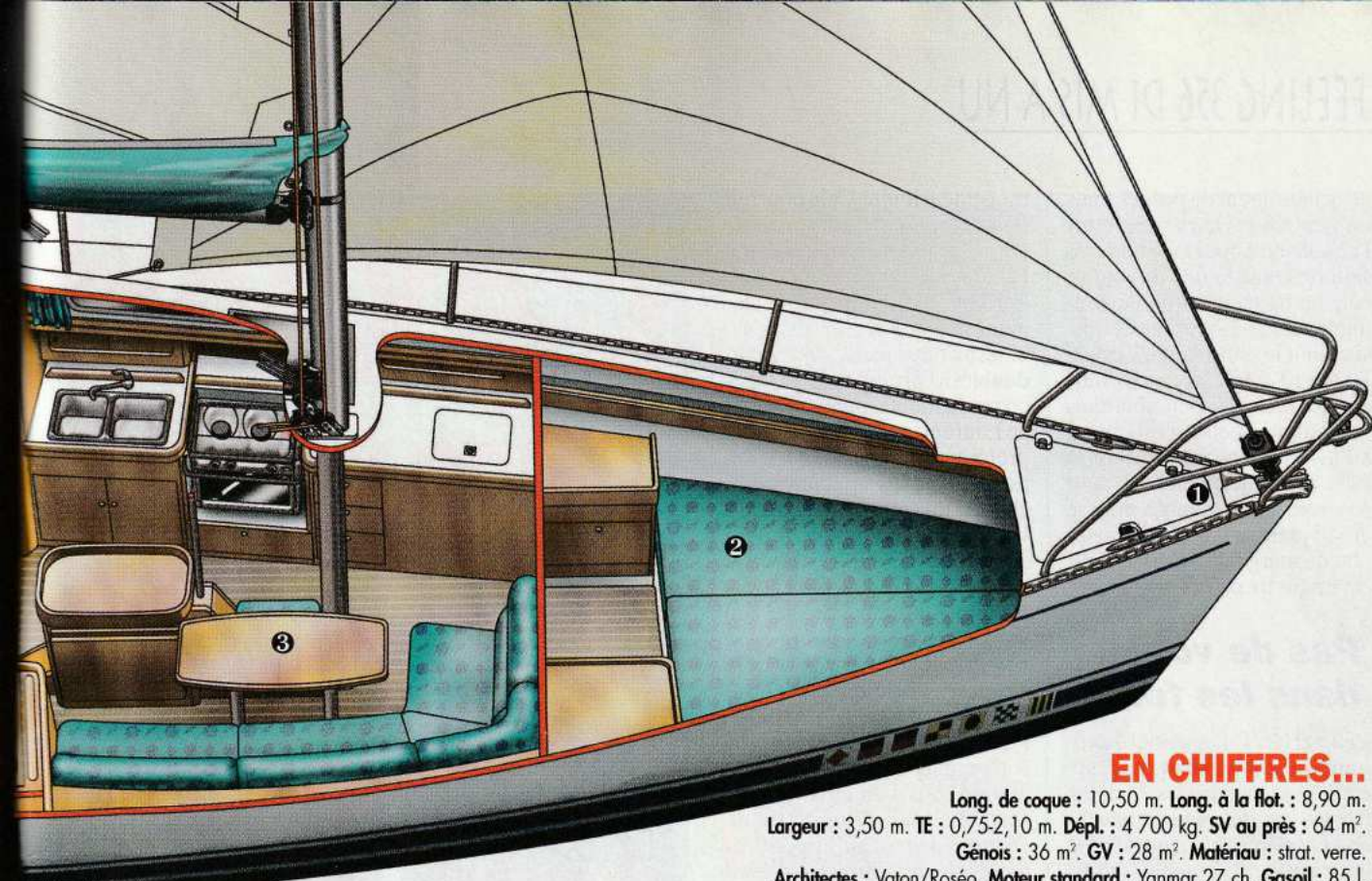
L'inconvénient du dériveur intégral, ce sont ces fonds plats qui interdisent d'envisager un véritable puisard et ne permettent pas une bonne évacuation de l'eau de cale. Certes il existe un « point bas » à l'avant du carré. C'est là que se trouve la tête de la pompe de cale. Mais la déclivité est bien faible et l'eau stagne la plupart du temps dans les compartiments formés par le varangage en bois massif stratifié. Lassé d'utiliser l'écope et l'éponge, Laurent, ingénieur de son état, a réalisé un astucieux système de pompage mobile sur les conseils d'un voisin de ponton. Sur le tuyau de la pompe de cale, il a connecté une dérivation au moyen d'une patte d'oie munie de deux vannes. Sur cette dérivation, un tuyau de quelques mètres permet d'atteindre tous les compartiments des fonds. Il lui suffit de fermer la vanne de la tête de pompe fixe et d'ouvrir celle du tuyau dérivé pour aller vider en un clin d'œil la cale moteur ou tout autre compartiment inondé. Malin !



Le tuyau est d'une longueur suffisante pour atteindre les différents compartiments des fonds.

La patte d'oie est montée sur la pompe de cale. D'un côté la tête de pompe fixe, de l'autre, la baladeuse.



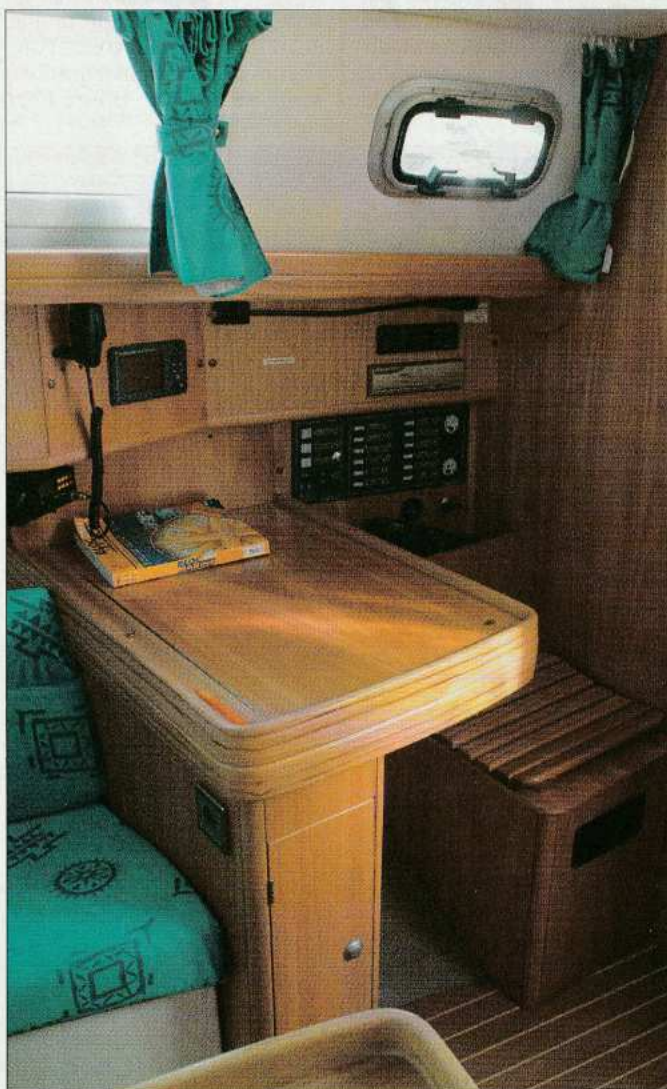


EN CHIFFRES...

Long. de coque : 10,50 m. Long. à la flot. : 8,90 m.
 Largeur : 3,50 m. TE : 0,75-2,10 m. Dépl. : 4 700 kg. SV au près : 64 m².
 Génois : 36 m². GV : 28 m². Matériau : strat. verre.
 Architectes : Vaton/Roséo. Moteur standard : Yanmar 27 ch. Gasoil : 85 l.
 Eau douce : 250 l. Année de construction : 1999.
 Renseignements : Crouesty Location, tél. : 02 97 53 76 00.



La tablette amovible du meuble central, ici en position repliée, peut prolonger la table du carré. En bas à gauche, on voit l'arrière du puits de dérive qui gêne la circulation.



Classique et fonctionnelle, la table à cartes est dans le sens de la marche. Un seul reproche : le tableau électrique vissé ne permet pas un accès rapide aux fusibles.

astucieusement disposées, mais on peut en revanche regretter l'absence d'appui face à la cuisinière. Dans le dos du maître coq, on ne trouve qu'une banquette basse dépourvue de dossier dont le seul avantage est de faciliter l'accès au carré. Mais était-ce bien indispensable dans la mesure où celui-ci est ouvert à l'avant ? En contournant la forte épontille en inox, on peut se glisser entre la table, dont le grand plateau laisse cependant peu de marge de manœuvre, et la banquette en L.

Pas de volume dans les fonds

Celle-ci recèle l'essentiel du volume de rangement, le reste étant réparti entre les équipets fermés par des panneaux coulissants, le meuble central et le petit coffre de cuisine – idéal pour les denrées courantes. Dans les fonds plats caractéristiques du dérivateur intégral en revanche, on ne range rien. Et on se rattrapera difficilement sur les cabines, dont les couchettes basses recèlent un volume de

rangement limité. Cela pourrait poser problème si un propriétaire envisageait de préparer son Feeling 356 pour la grande croisière : il lui faudrait probablement dédier l'une des trois cabines au rangement. Les cabines doubles à l'arrière sont parfaites en navigation, mais au mouillage Laurent et son épouse Maïté préfèrent généralement la cabine avant, plus spacieuse. Le choix d'un trois-cabines, relativement ambitieux pour un croiseur de cette taille, a été dicté par les impératifs de la location. En effet, Laurent a financé son voilier acheté en leasing en le faisant exploiter par la société Crouesty Location. Le contrat qui le lie au loueur breton depuis 1999 a grandement facilité son premier achat et lui permet aujourd'hui d'en envisager un second... Mais s'il projette de changer de bateau, la perspective d'une sortie hivernale à bord de son cher Feeling l'enthousiasme toujours ! D'autant que le grain de neige a laissé place à une belle éclaircie qui donne envie d'envoyer les voiles. Pour l'heure, c'est le Yanmar qui nous propulse à bonne vitesse hors

FAMILLE CARRÉ

Tel père, telle fille

Si Laurent Carré a commencé très jeune à naviguer avec les Scouts marins de la région parisienne, il n'a acquis son premier bateau qu'en 1999 : c'était *Tamalpais*, son Feeling 356. Il est vrai qu'il n'avait pas perdu son temps avant de devenir propriétaire. En location ou avec son club de croisière, il a écumé en famille ou avec des amis de multiples bassins de croisière, des Antilles à la Grèce en passant par la Cornouailles. Celui qu'il préfère, c'est évidemment le Morbihan de ses premiers bords en Kotik, ce mini-croiseur en polyester dessiné par Jean-Jacques Herbulot... C'est là qu'il a décidé de baser son premier bateau pour faire découvrir à son tour la magie des îles bretonnes à ses enfants, et notamment à sa fille Pauline qui a visiblement attrapé le virus ! Les deux stages de croisière suivis à l'UCPA n'y sont probablement pas pour rien. Quand elle prend la barre du Feeling familial, c'est souvent pour ne plus la lâcher... Et demain ? Laurent caresse le rêve d'un tour de l'Atlantique en couple. Mais le jour venu, il y a fort à parier que sa fille Pauline viendra elle aussi tirer quelques bords sous les tropiques !



Chez les Carré, la passion de la voile se partage en famille par tous les temps. A quand la route des alizés ?

L'expert donne son avis



Sur le pont et sous la flottaison, notre expert Jean-Michel Viant a passé *Tamalpais* au crible.

A la demande de la revue Voile Magazine, nous avons visité le voilier *Tamalpais*. Ce constat n'a pas valeur d'expertise, il s'agit d'une simple et rapide vue générale du navire en complément de l'article « Une occasion mise à nu ». Tout éventuel acquéreur ne devra pas omettre de se faire assister d'un expert maritime, ce dernier lui délivrant alors un rapport complet et détaillé. J'ai examiné le yacht *Tamalpais* au sec, sur le terre-plein du port de plaisance du Crouesty-en-Arzon, le 24/02/05, en présence du propriétaire.

IDENTIFICATION DU VOILIER

Coque

Marque : Kirié
Type : Feeling 356 DI
Longueur : 10,30 m
Largeur : 3,50 m
Matériau : polyester
Année : 1999

Moteur

Marque : Yanmar
Type : 3GM30
Puissance : 30 ch
Carburant : gasoil
Année : 1999

COQUE-PONT

Il s'agit d'une construction classique en polyester monolithique sur moule femelle, avec renforts intérieurs du type contre-moule intégral dans les fonds, cloisons en contreplaqué stratifiées au bordé, carlingue de fonds.

La semelle de lest est incluse et boulonnée dans un logement stratifié dans la coque. Le pont est en sandwich polyester et monolithique.

ŒUVRES MORTES

Le bordé des œuvres mortes présente un état de surface correct avec un gel-coat d'origine qui demandera un léger polissage. Notons un éclat de gel-coat à l'avant tribord : à reprendre.

ŒUVRES VIVES

Le voilier a été mis au sec en aller et retour par l'élévateur du port. Cette rapide mise au sec ne permet pas de réaliser des mesures hygrométriques cohérentes. La surface de cette carène présente un état lisse sans cloquage apparent. L'antifouling est en couches épaisses qu'il sera nécessaire de gratter ou d'hydrogommer pour contrôler le gel-



Cagnards, capote de rouf : sur *Tamalpais* tout est prévu pour protéger le cockpit du vent et de la mer.



La semelle de fonte, avec ses deux quillettes de soutien, comporte l'essentiel du lest.

La section en U est imposée par les fonds plats du dériveur intégral. La carène présente peu de creux.



Sous l'antifouling récent, la corrosion menace : un traitement s'impose.

coat de coque. La semelle de lest présente un aspect moyen. Un sablage puis un traitement sont à prévoir sur cette partie en fonte.

Nous notons un léger jeu latéral dans la dérive : à surveiller. La bague inférieure du safran présente aussi un jeu qui reste à surveiller. La ligne d'arbre et l'hélice ne présentent pas de défauts particuliers.



La dérive a un peu de jeu. Rien d'alarmant, mais c'est un point à surveiller.

PONT

Nous sommes en présence d'un gel-coat d'origine qui présente dans les passavants et le pont avant une bonne tenue générale.

Nous notons cependant des faïençages à la liaison des hiloires de cockpit et du roof, de chaque bord ; et d'autres faïençages sur tribord dans le cockpit. Les reprises de gel-coat nécessitent l'intervention d'un spécialiste. Les cadènes ne présentent pas de défauts de tenue. L'accastillage est monté dans les règles de l'art. Nous ne notons pas d'affaissement au pied de mât. L'ensemble est cohérent.

STRUCTURE



Dans les fonds, pas de contre-moule : les varangues sont en bois massif stratifié.

Les cloisons de structure que nous avons pu examiner ne présentent pas de fissure ni de décollement de leurs stratifications avec la coque. Les liaisons du contre-moule à la coque qu'il est possible d'examiner sont de bonne tenue. Le boulonnage de la semelle de lest ne présente pas de fuite apparente. Structure parfaitement intégrée qui nous paraît homogène et fiable.

AMENAGEMENTS

Les aménagements sont dans un bel état malgré plusieurs années de location. Ils ont été correctement entretenus tant au niveau des vaigrages, des vernis que de la sellerie.

MOTEUR



Le Yanmar MG30 a beaucoup tourné, mais il semble plutôt en bon état.

Ce diesel trois cylindres est d'origine. Nous n'avons pas effectué de démarrage car le voilier a été vu au sec. Nous notons 1 200 heures de marche. Nous n'avons pas réalisé d'analyse particulière sur une mécanique. Une analyse d'huile permettra de cerner les différents états d'usure de cette mécanique.

ELECTRICITE/ PLOMBERIE

Concernant la plomberie, les vannes et les passe-coques devront être contrôlés.

Concernant l'électricité, il s'agit d'un système d'origine. Un test général est à mettre en œuvre tant au niveau de la tenue des batteries, de la charge et de sa répartition que la bonne marche des circuits.



Le génois à fort recouvrement rappelle les croiseurs des années quatre-vingt.

GREEMENT/VOILURE

Le profil de mât est en aluminium : tenue correcte.

Le gréement dormant paraît d'origine : bonne tenue dans les parties basses. L'étai avant est équipé d'un enrouleur Profurl. Gréement courant à contrôler. La voilure en état comprend : grand-voile d'origine, génois sur enrouleur récent, tourmentin, spi.

ELECTRONIQUE

VHF Navicom, GPS Furuno, centrale de navigation ST40, pilote automatique Autohelm 4000+.

SECURITE

Armement en 1^{re} catégorie pour six personnes.

DIVERS

Guindeau électrique, réfrigérateur électrique, chargeur de quai, annexe, capote de descente.

La conclusion de l'expert

IMPRESSION GENERALE

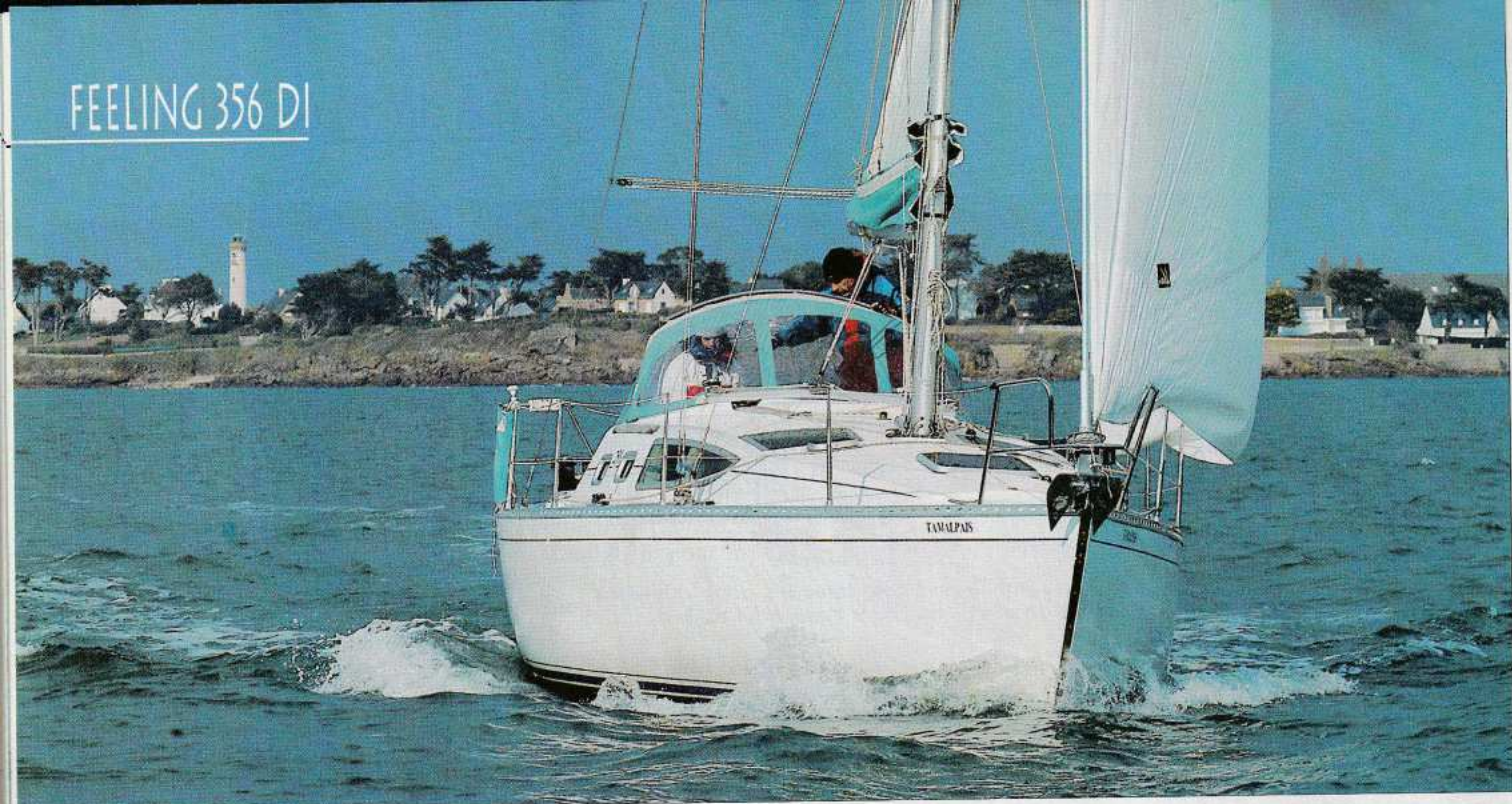
Ce voilier dériveur intégral est dans un état général correct avec un équipement de base de qualité. Certains travaux de remise à niveau seront à effectuer : carène, dérive, bague de safran, grand voile...

NOTRE ESTIMATION

- Coque, pont, accastillage	50 000 €
- Gréement, voilure,	15 000 €
- Electronique	2 000 €
- Moteur, électricité	10 000 €
- Sécurité	3 000 €
- Divers	5 000 €
TOTAL	85 000 €

En foi de quoi j'ai rédigé le présent rapport pour servir et valoir ce que de droit. A La Trinité-sur-Mer, le 1^{er} mars 2005

L'expert



du port. Il a beaucoup tourné – location oblige – pendant ces six années d'exploitation mais reste fidèle au poste. Dans le chenal, on ouvre le lazy-bag avant de frapper la drisse sur la tête. Il faut bien s'aligner ensuite dans le lit du vent pour que la grand-voile ne se bloque pas dans les lazy-jacks quand on la hisse. Toutes les manœuvres sont ramenées au cockpit, mais pour un envoi rapide on peut poster un équipier à la drisse en pied de mât. Le rail de grand-voile est situé sur le rouf, devant la descente, ce qui permet de libérer le cockpit. L'écoute de grand-voile circule sous la bôme jusqu'au pied de mât avant de revenir au piano. Même la drosse de dérive, qui passe à l'intérieur de l'épontille arrière et arrive directement sur le rouf, est renvoyée au cockpit. Cela permet de l'avoir toujours sous la main, par exemple pour relever la dérive en urgence. Le génois se déroule sans résistance. Ce type de gréement, caractérisé par une grand-voile relativement modeste et un génois à fort recou-

vrement, ne surprendrait pas sur un croiseur des années quatre-vingt. Il détone un peu aujourd'hui et confirme la première impression, celle d'un croiseur d'inspiration résolument classique. Il n'en reste pas moins que ce type de gréement a fait ses preuves et peut encore défendre ses avantages. A la peine dans les petits airs qui nous accueillent à la sortie du chenal du fait de sa carène volumineuse, *Tamalpais* s'anime quand le vent s'établit au-delà de 10 nœuds.

Un dériveur bon marcheur

Il n'est pas désagréable à barer, même si son safran court – échouage oblige – ne permet pas une réactivité foudroyante. Mais pour un dériveur, le Feeling 356 s'en sort honorablement au près, affichant ses 5,5 nœuds à 40° du vent réel qui oscille autour de 15 nœuds. Pour améliorer ses performances à cette allure, Laurent a confectionné un palan monté entre les deux

Un peu à la peine au près serré, le Feeling 356 est nettement plus à l'aise au débridé.

Dans la patte d'oie du patacas, le palan permet de raidir l'étai au près.



câbles du patacas en patte d'oie qui lui permet de raidir l'étai en arquant légèrement le mât vers l'arrière. Certes, il faut utiliser ce palan avec douceur et sans excès pour ne pas créer un angle excessif au niveau des serre-câbles, mais le système fonctionne bien et donne des résultats sensibles. Les réglages sur la barre d'écoute, en revanche, ne sont pas aisés. Les bloqueurs situés en bout de rail ne sont pas accessibles depuis le cockpit, car situés de l'autre côté de la capote de rouf ! Il faut enjamber les hiloires et extraire la drosse de la mâchoire du bloqueur. C'est dommage, surtout sur un voilier conçu pour être manœuvré exclusivement depuis le cockpit. Tout à nos réglages, nous n'avons pas vu venir les nuages noirs qui déboulent du nord-ouest. Un nouveau grain de neige menace ! Les brusques rafales qui commencent leur manège nous interdisent l'envoi du spi asymétrique espéré pour le retour. D'autant que le vent tourne dans le grain, et nous sommes à nouveau au près sur un cap opposé.

C'est dans ces conditions, alors que la neige s'abat en sifflant, qu'on apprécie le mieux la valeur de la capote que Laurent a fait monter en 2003. Blottis sous la bulle, les équipiers regardent le barreur se faire copieusement rincer ! Ils ne reviennent sur le pont que pour l'affalage à l'entrée du chenal. Facile avec les lazy-bags : la grand-voile se range d'elle-même dans sa toile et il ne reste plus qu'à tirer la fermeture Eclair. Pour prendre sa place au ponton, *Tamalpais* démontre une belle manœuvrabilité au moteur. Il est vrai que contrairement à d'autres Feeling, c'est un monosafran, ce qui facilite grandement les choses. Nous débarquons à regret. En dépit du froid et de ces cuisants grains de neige, nous aurions volontiers prolongé la croisière sur ce Feeling...

ET LES AUTRES ?

Le Feeling 356 face à ses concurrents

	Feeling 356 DI	Ovni 345	Southerly 115	Dufour 35 C
Long. coque (m)	10,50	10,95	11,28	10,47
Largeur (m)	3,50	3,60	3,62	3,45
Tirant d'eau (m)	0,75-2,10	0,58-2,10	0,69-2,03	1,53/1,70
Lest (kg)	1 850	2 200	3 100	1 750
Dépl. (kg)	4 700	5 000	6 600	5 100
SV au près (m²)	64	66	60	66
Architectes	Vaton/Roséo	Joubert/Nivelt	D. Carter	J & J Design
Matériaux	strat. verre	aluminium	strat. verre	strat. verre
Constructeur	Kirié	Alubat	Northshore	Dufour

REMERCIEMENT

Un grand merci à François Berteloot pour son appui logistique et sa bonne humeur. Crouesty
Location : 02 97 53 76 00.