

*Vous êtes plutôt croisière ou plutôt régate ?
Pour le même prix, vous hésitez
entre le Feeling 36 et le J 105. Pour trancher
ce dilemme, nous avons comparé ces deux bateaux
de même taille mais aux programmes différents.*

Texte : Bernard Rubinstein, Loïc Madeline. Photos : Jean-Marie Liot.

Feeling 36



Confort ou vitesse ?
contre J 105



Il est toujours bon de rêver. Imaginons que vous avez décidé de changer de bateau tout en disposant d'un budget d'environ 770 000 F. Une somme plutôt coquette qui vous ouvre les clés du paradis pour accéder à un bateau entre dix et onze mètres. Seul problème, vous hésitez. Vous êtes tiraillé entre votre passé de régatier et votre devoir de bon père de famille qui se doit de faire partager à tous les plaisirs de la croisière. Cruel dilemme. D'un côté un bateau rapide pour tourner autour de trois bouées, excitant à barer mais sacrifié sur l'autel du confort. De l'autre, un croiseur généreux à trois cabines avec cabinet de toilette, belle cuisine, et superbe carré. Tenez, pour louer dans le concret, vous êtes partagé en un J 105, un participant à notre élection du Voilier de l'année 2001 que vous avez découvert dans notre numéro du mois de décembre et le Feeling 36 construit par Kirié qui faisait sa première sortie lors du dernier Salon nautique.

Déplacement : le jour et la nuit

A première vue, tous deux affichent des mensurations de coque très proches. 10,80 m de longueur de coque pour le Feeling 36, contre 10,50 m pour le J 105. Côté longueur à la flottaison, 9,90 m pour le premier contre 8,96 m pour le second. Dans le domaine du déplacement, c'est le jour et la nuit. Les emménagements du Feeling et son franc-bord, se soldent par un déplacement de 6 200 kg alors qu'il est seulement de 3 600 kg pour le J. Plus léger, ce dernier réclame au près moins de toile : 53,60 m² contre 68,40 pour le Feeling. Et puis, passé le strict cap des chiffres, arrive la question essentielle, la grande inconnue. Comment marchent-ils ? Bien sûr, sans hésitation, le J 105 est plus rapide que le Feeling, mais dans quelles proportions, à quelles allures et par quelles conditions de temps ? Autrement dit, le confort, ça coûte quoi en terme de performances ? Bref, pour lever un certain flou, pour couper court à tous les « on dit », nous avons réuni le Feeling 36 et le J 105 aux Sables d'Olonne, prétexte également à saluer l'arrivée de l'ami

Marc Thiercelin, quatrième du Vendée Globe sur son mono de 60 pieds *Active Wear*, un plan Finot-Conq. De plus, si les conditions anticycloniques du moment nous ont gratifiés d'une large gamme de conditions – entre 5 et 25 nœuds de vent apparent – elles ont transformé les derniers jours de course de Marc en un véritable chemin de croix. Preuve, une nouvelle fois, que le beau temps des uns – du vent de nord-est – fait le malheur des autres.

Pour l'heure, place à la présentation de nos deux protagonistes que nous aurons plus tard l'occasion d'analyser dans les moindres détails. Nous l'avons déjà évoqué. Le J 105, construit en scrimp par J-Composite, n'est pas pour nous un inconnu dans la mesure où nous l'avons déjà essayé après le Grand Pavois de La Rochelle. N'empêche ! C'est toujours un régal pour l'œil de redécouvrir sa coque plutôt étroite au franc-bord modéré (voir tableau) dont l'élégance reste un must. Au risque de nous



BORD A BORD

Les caractéristiques techniques

	Kirié Feeling 36	J 105
Long. de coque (en m)	10,80	10,50
Long. à la flot. (en m)	9,90	9,96
Maître-bau (en m)	3,62	3,34
Franc-bord avant (en m)	1,35	1,09
Franc-bord maître-bau (en m)	1,15	0,80
Franc-bord tableau (en m)	1,12	0,72
Lest (en kg)	1 975	1 550
Tirant d'eau (en m)	2	2
Déplacement (en kg)	6 200	3 600
SV au près (en m ²)	68,40	59,60
Génois (en m ²)	37,20	26
Grand-voile (en m ²)	31,20	33,25
Spi (en m ²)	93	95
Moteur	Volvo 2030	Volvo 2020
Architecte	Joubert/Roséo	R. Johnstone
Matériau	strat. verre/polyester	sand. balsa/verre
Prix de base de la version essayée (en F)	771 779	767 810

Les emménagements en chiffres

	Kirié Feeling 36	J 105
Hsb descente (en m)	2	1,56
Hsb cloison avant (en m)	1,76	1,55
Hsb cabine avant (en m)	1,80	1,53
Hsb cabine arrière (en m)	1,95	pas de cabine
Hsb cabinet de toilette (en m)	1,95	1,53
Longueur carré (en m)	4,06	2,15
Dim. table à cartes (en m)	0,48 x 0,88	0,50 x 0,70
Dim. couchette avant (en m)	2,10 x 1,82	2,05 x 2,14
Réservoir d'eau (en l)	330	90
Volume de la glacière (en l)	75	pas de glacière





**La position
des winches
de géniois
du Feeling 36
est très
judicieuse.**

**Aux côtés
d'Active Wear,
nos deux
bateaux
paraissent
bien petits.**



**Bord à bord
au près, le J 105
(sous le vent)
et le Feeling 36.
Notez la différence
de hauteur
de rouf.**

LECTEURS-EQUIPIERS

Toujours partants !



Christina du chantier Kirié et nos cinq lecteurs-équipiers.

Même au milieu du mois de février, nous n'avons eu aucune difficulté pour remplir nos bateaux. Que nos lecteurs soient ici remerciés pour leur enthousiasme et leur disponibilité. Après ces deux jours de comparatif, Gilles Garidel aurait sans hésiter troqué son First 211 contre le J 105. Cet éditeur nantais a préféré le 211 au 260 pour disposer d'un bateau plus rapide à mettre en œuvre, quitte à s'offrir en croisière restaurants et nuits d'hôtel faciles à financer avec l'économie réalisée. Frédéric Chambre, qui possède un First 28 à La Rochelle, a été également sensible à l'esthétique et aux performances du J, mais a préféré dormir dans le Feeling ! Gwenole et Thomas Kerignard, plus familiers des sorties à la journée à bord de leur Muscadet, ont apprécié la vitesse du J et le confort du Feeling. C'est finalement le régatier le plus expérimenté du lot, Jérôme Renous (de multiples saisons en J 24 et une Mini-Transat dans le sillage), qui s'imagina le plus facilement prendre le large à bord du Feeling : « Pour une grande croisière, pourquoi pas ? ».



**A bord du J 105, il n'était pas question de
laisser l'écoute de l'asymétrique au winch.**

répéter, ses emménagements sont minimalistes avec un intérieur qui se décline tout simplement en deux volumes séparés. Sur l'avant, isolé du carré par une porte : une grande couchette double cohabite avec un WC, un petit évier, et un placard fermé par une toile, sans oublier la présence du bout-dehors et du mât qui traversent le pont.

J 105 : intérieur spartiate

Quant au carré, où l'on se tient uniquement assis à moins de se tenir sous la capote, il se résume à deux couchettes symétriques longues de 1,95 m, prolongées sur l'avant par un petit bloc cuisine sur bâbord et une table à cartes sur tribord. Il va sans dire que comparé au Feeling 36, le J 105 ne fait pas le poids et est même battu à plates coutures dans le domaine des emménagements. D'ailleurs, le constructeur résume plutôt bien, dans sa brochure, la vocation du J 105 : « Il est le voilier idéal quand votre maison est déjà au bord de l'eau. » En fait, tout l'opposé du Feeling 36 qui, avec ses trois cabines, s'identifie à l'image que l'on se fait du bateau de croisière. En revanche, sur le 105, tout a été fait pour que l'équipage ne boude pas son plaisir, un plaisir partagé équitablement entre le barreur et les équipiers. Réserve au premier, un équilibre de barre qui touche au sublime. Pour les équipiers, un plan de pont facile à manœuvrer et un spi asymétrique de 100 m² additionné d'un bout-dehors rétractable en carbone capable de vous apporter le grand frisson. Cerise sur le gâteau : une très belle garde-robe en Mylar tri-radial coupée par la voilerie X-Voiles et une hélice bec de canard repliable.

Un rouf à deux niveaux

On change de cap avec le Feeling 36, quatrième larron de la nouvelle gamme Kirié qui vient s'intercaler entre le 32 et le 39. On quitte le domaine du confort minimaliste pour aborder le bateau de croisière conçu pour répondre aux exigences de la vie à bord. La carène du J 105 ne fait que peu de concessions au volume habitable en privilégiant le cockpit et le plan de pont. A contrario, celle du Feeling 36 fait

Feeling 36

Une envie de croisière

Un petit air de déjà vu pour ce nouveau venu dans la gamme Feeling. Son rouf à deux niveaux et le dessin de ses hublots nous rappelle immédiatement ses petits frères, les 30 et 32 pieds que nous avons eu l'occasion d'apprécier en détail. Mais avec ses 10,80 m de long, ce 36 pieds invite à des croisières plus longues. Nous sommes ici en présence d'un grand bateau. La hauteur du franc-bord, la largeur des passavants ou la surface de la plage avant nous rappellent les dimensions du voilier. Le cockpit « en lyre », caractéristique de la gamme, se révèle à la fois confortable en navigation et convi-

vial au port. L'emplacement du radeau de survie n'autorise malheureusement pas un accès direct à la jupe mais des marches sont moulées dans le tableau arrière. La disposition des winches de génois (Harken 44 à deux vitesses) est particulièrement judicieuse. Placés de part et d'autre de la descente, ils sont plus faciles à manœuvrer à la gîte et libèrent totalement les hiloires de cockpit pour le plus grand confort des équipiers. Comme sur ses petits frères, l'accastillage de spi du 36 comprend un petit bout-dehors amovible. La barre à roue et la barre d'écoute de grand-voile, placée sur le sommet du rouf, font



Le bloc central caractéristique de la version dériveur assure un solide point d'ancrage pour les déplacements à bord.



Fixé dans la ferrure d'étrave, le bout-dehors en aluminium permet de porter un spi asymétrique.



Tout le bloc descente équipé de ses trois marches s'enlève pour libérer l'accès au moteur, un Volvo 2030 diesel trois cylindres.

En croisière

A fond

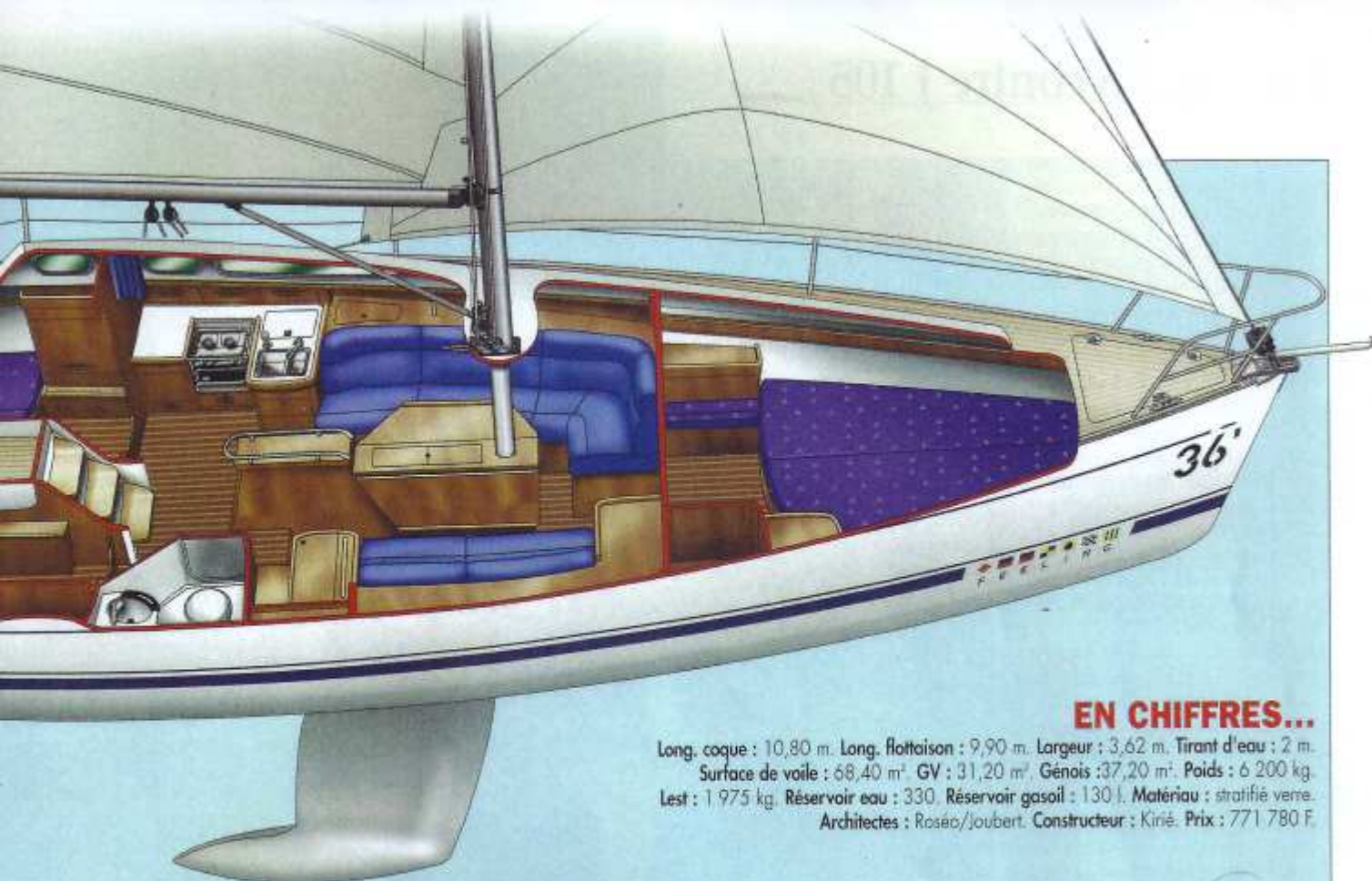
6,1 nœuds
2 500 tr/min

7,1 nœuds
3 300 tr/min



Les niveaux sonores en décibels

Régime moteur	Cockpit	Carré	Cabine avant	Cabine arrière
2 500 tr/min	70	70	65	75
3 300 tr/min	75	72	68	80



EN CHIFFRES...

Long. coque : 10,80 m. Long. flottaison : 9,90 m. Largeur : 3,62 m. Tirant d'eau : 2 m.
 Surface de voile : 68,40 m². GV : 31,20 m². Géniois : 37,20 m². Poids : 6 200 kg.
 Lest : 1 975 kg. Réservoir eau : 330. Réservoir gasoil : 130 l. Matériau : stratifié verre.
 Architectes : Roséo/Joubert. Constructeur : Kirié. Prix : 771 780 F.



La cabine arrière bâbord du Feeling offre une hauteur sous barrots généreuse et de nombreux équipements.



Quillard, le 36 était cependant équipé des aménagements de la version dériveur caractérisés par le puits de dérive.

partie de l'équipement de série.

L'écoute revient sur un winch de drisse. Le 36 est proposé en deux versions : quillard ou dériveur intégral. Pour ce comparatif, nous disposons du quillard mais les aménagements intérieurs étaient ceux du dériveur pour les besoins des salons de Paris et Düsseldorf. Sitôt franchie la descente, le volume intérieur est impressionnant. Un vaigrage en petites lattes d'orme habille les flancs de la coque et le carré est très conséquent. Les aménagements sont organisés autour du puits de dérive. Celui-ci forme un bloc central bien pratique pour se caler à la gîte ou se déplacer à l'intérieur du bateau en navigation. La table à cartes, classique, est installée sur tribord, le navigateur

est positionné face à la route, sur un siège incurvé. Sur l'autre bord, se trouve la cuisine très correctement équipée : réchaud four avec deux feux, évier inox et plans de travail. Les rangements sont nombreux et la poubelle est à sa place. Les fargues placées dans les étagères sont pratiques mais l'absence de compas sur les portes de celles-ci risque de poser problème au-dessus du réchaud.

Deux cabines arrière généreuses

Toujours au chapitre des rangements, mais dans le carré cette fois-ci, nous regrettons que les volumes situés derrière les dossiers des banquettes soient si peu accessibles. La banquette en L sur bâbord peut (en option) se transformer en couchette double.

Sur tribord en revanche, l'assise est sensiblement plus courte : un petit coffre placé contre la cloison avant interdit de l'utiliser comme couchage d'appoint. Ce n'est pas très grave, car il reste encore trois cabines doubles pour s'étendre à son aise. La cabine avant est la plus spacieuse et profite de nombreux rangements. Mais les deux cabines arrière sont également généreuses. On regrette néanmoins que leur accès soit si étroit, surtout sur tribord, le cabinet de toilette entravant la circulation. Au total, ce joli voilier de croisière nous a surtout donné envie de poser notre sac à bord pour de longues virées, convaincus que nous pourrions avec lui découvrir de nouveaux horizons dans les meilleures conditions de confort.



dans le compromis. Tenez, par exemple, pourquoi sa coque affiche-t-elle un franc-bord aussi important ? Tout simplement pour que l'équipage profite d'une hauteur sous barrots suffisante. Il en va de même au niveau du rouf. Celui du J 105 est pratiquement inexistant alors qu'il est à deux niveaux sur le Feeling 36. Au final, une hauteur de 2 m sur le Kiré contre 1,56 m pour le J 105. Bien évidemment, si l'on évoque les aménagements du Feeling, constitués par des boiseries en orme, ces derniers sont sans commune mesure avec ceux du J 105 dont nous avons rappelé précédemment le côté dépouillé.

Egalement, même s'ils ne sont pas visibles, entrent aussi en ligne de compte les appendices, la surface mouillée, le dessin de la carène qui, tous, participent de façon tangible à améliorer ou à minorer les performances. Et puis, il ne faudrait pas oublier de mentionner les petits plus qui vous font gagner ou perdre quelques dixièmes de nœud. L'hélice, par exemple. Bec de canard à pales repliables sur le J, à deux pales fixes sur le Feeling 36. La garde-robe : superbe et en Mylar sur le J signée X-Voiles, en Dacron coupée par Elvström sur le Feeling qui, pour ses premiers bords, disposait d'un spi asymétrique amputé de 10 m². Enfin, deux chiffres méritent d'être mentionnés avant d'ouvrir les hostilités : le rapport surface de voilure déplacement. Il est de 11 m² à la tonne pour le Feeling 36 contre 15 m² à la tonne pour le J 105, une différence qui donne l'avantage, dans toutes les conditions de temps, au J 105.

Petit temps, le pire pour le Feeling 36

Sur l'eau, c'est sous la forme de parcours que nous avons régalé avec des vents oscillant entre 5 et 20 nœuds apparent mais pour limiter au maximum le facteur tactique, nous avons tiré les mêmes bords sans jamais nous gêner. Tout a commencé par le pire que l'on puisse imaginer pour le Feeling 36, le petit temps au près. Des conditions où le Kiré est largement handicapé par son déplacement, son hélice, sa surface mouillée et son génois sur enrouleur au grammage peu adapté à cette brise de

A voir et à revoir... sur le Feeling 36



La face extérieure du bloc cuisine et la paroi du puits de dérive permettent de se bloquer à la gîte.



Le coffre du cockpit est équipé d'une étagère pour y glisser les panneaux de la descente.



Le pont offre de larges passavants.



La position du winch permet de régler facilement le génois quelle que soit la gîte.



Attention en ouvrant cet équet de la cuisine. Il n'est pas doté d'un compas pour retenir la porte.



Il faut un certain temps pour s'adapter à la différence de hauteur au niveau du plancher.



ommage que rien n'ait été prévu pour accéder à la jupe.



Chamard intégré dans le cale-pied et fort taquet facilitent l'amarrage.



A l'image du 32, le Feeling 36 est équipé d'un petit bout-dehors en alu.



En posant le pied sur le tableau moteur, on peut casser sa protection.



Tout comme l'entrée de la cabine bâbord, celle sur tribord est un peu étroite, d'autant qu'elle est proche du cabinet de toilette.



Tiroir à couverts, placards, étagères pour la vaisselle, tous les atouts d'une belle cuisine.



Il serait souhaitable de disposer à la table à cartes d'une bibliothèque plus grande.

MODIFICATIONS

Revu et corrigé



Sur les prochains modèles, les bloqueurs de la barre d'écoute de GV vont être remplacés au profit de modèles plus accessibles.

A nouveau bateau, nouvelles améliorations. Entre le prototype présenté au Salon de Paris que nous avons pu essayer pour ce comparatif et les prochains bateaux qui sortiront du chantier Kiriô, plusieurs modifications auront vu le jour : la taille de la surface de travail de la cuisine est augmentée, la marche centrale sera un peu plus marquée. La table, ici trapézoïdale, retrouve une forme plus carrée alors que l'assise adossée à la cloison avant est rallongée pour offrir une place plus confortable à l'heure des repas. L'évier, initialement prévu au centre du bateau sur les versions quillards (comme sur le 32) rejoint le réchaud. La main courante est maintenant solidement fixée sur le bloc central et ne sert plus de poignée pour ouvrir un petit coffre désormais fermé par une tablette coulissante. Des largues derrière les dossiers du carré et dans la cabine avant augmenteront les volumes de rangement. La descente, un peu raide à notre goût, doit également être corrigée. Sur le pont, la disposition des bloqueurs de la barre d'écoute va changer, ce qui doit permettre de les manipuler plus facilement depuis le cockpit, même avec une capote à poste.

demoiselle. Sur un parcours de 3,6 milles entre une marque sous le vent et une marque au vent, le Feeling a mis 1 heure, contre 37 minutes pour le J 105. Un écart qui en dit long sur les performances du J 105 qui, par 5 à 8 nœuds de vent apparent, s'est tout de suite envolé. D'ailleurs, pour ne rien vous cacher, de telles conditions vécues en croisière sur le Feeling 36 auraient incité son équipage à mettre le moteur. Il est vain d'exiger d'un bateau de croisière ce qu'il ne peut offrir : confort et vitesse dans le petit temps. Dieu merci, comme si Eole avait tenu pour une fois à se montrer bon prince, le vent ne va pas cesser de grimper. Par 10 à 15 nœuds de vent apparent, c'est un nouveau bord long de 4,65 milles à 40 degrés du vent apparent que nous attaquons. Temps mis par le J 105 : 39 minutes, vitesse moyenne : 7,15 nœuds. Temps mis par le Feeling : 46 minutes, vitesse moyenne : 6,06 nœuds. Soit un écart de 1 nœud entre les deux bateaux. Du débridé nous sommes passés sous spi asymétrique à 120 degrés du vent, tout en sachant qu'il manquait bien au spi du Feeling 10 m². Là, toujours par 15 nœuds de vent apparent, sur un bord de 2,2 milles, les différences en terme de vitesse vont se révéler plus faibles que prévu : 8,25 nœuds pour le J contre 7 nœuds pour le Feeling, soit un écart de 1,25 nœud.

Des conditions idéales pour notre duel

Le lendemain, c'est par 18 à 20 nœuds de vent que nous avons renouvelé notre confrontation à l'occasion d'un long bord de louvoyage entre la bouée de Bourgenay et la balise cardinale du Nouch Nord, soit une distance dans le lit du vent de 5 milles. Des conditions parfaites pour juger des potentiels respectifs de nos deux protagonistes. Là, le J 105 va boucler ce long bord de louvoyage en 70 minutes contre 84 pour le Feeling. Ou, en terme de VMG, une vitesse de 3,57 nœuds pour ce dernier contre 4,30 pour le J 105. Si l'on transpose ces deux chiffres à une traversée de la Manche de 100 milles à effectuer au louvoyage, le J 105 mettrait 23 heures contre 28 pour le Feeling. Il n'empêche qu'au-delà des chiffres, deux notions non

J 105

Un classique racé

Le plaisancier qui découvre le J 105 soit au premier coup d'œil à quoi s'en tenir. Il s'agit d'un bateau pensé avant tout pour aller vite à la voile : carène aux lignes tendues, fort rapport de lest, quille en plomb se terminant par un bulbe. Le mât supporte une grand-voile conséquente et un solent élancé. Un long bout-dehors en carbone permet d'amurer un spi asymétrique très impressionnant (95 ou 110 m²).

L'accastillage n'est pas en reste, les winches sont largement dimensionnés et la signature Harken est omniprésente sur les palans et chariots de grand-voile comme sur les avale-tout de rail de foc. Une mention très bien pour la barre d'écoute particulièrement facile à régler. Barreur et équipiers sont d'ailleurs gâtés et profitent d'un cockpit très long. En France, le bateau est livré en série avec une grande barre à

roue (1,20 m de diamètre) qui autorise le barreur à mener son pur-sang à sa guise, au vent ou sous le vent, debout ou assis sur les discrètes hiloires de cockpit. La régate étant manifestement au programme, le rappel des équipiers n'est entravé par aucun cale-pieds. Une fargue est en revanche présente sur l'avant du bateau. Les déplacements vers la vaste plage avant sont très faciles grâce aux passavants très larges



L'accès aux deux coffres du cockpit est original. On les atteint depuis l'arrière du carré ou depuis l'extérieur.

Solent bien bordé, grand-voile à peine ouverte, par 20 nœuds de vent, le J 105 se barre d'une seule main.



Les niveaux sonores en décibels

Volvo 2020, 20 ch, hélice bec de canard			
Régime moteur	Cockpit	Carré	Cabine avant
2 500 tr/mn	74	70	72
3 100 tr/mn	76	76	72

En croisière

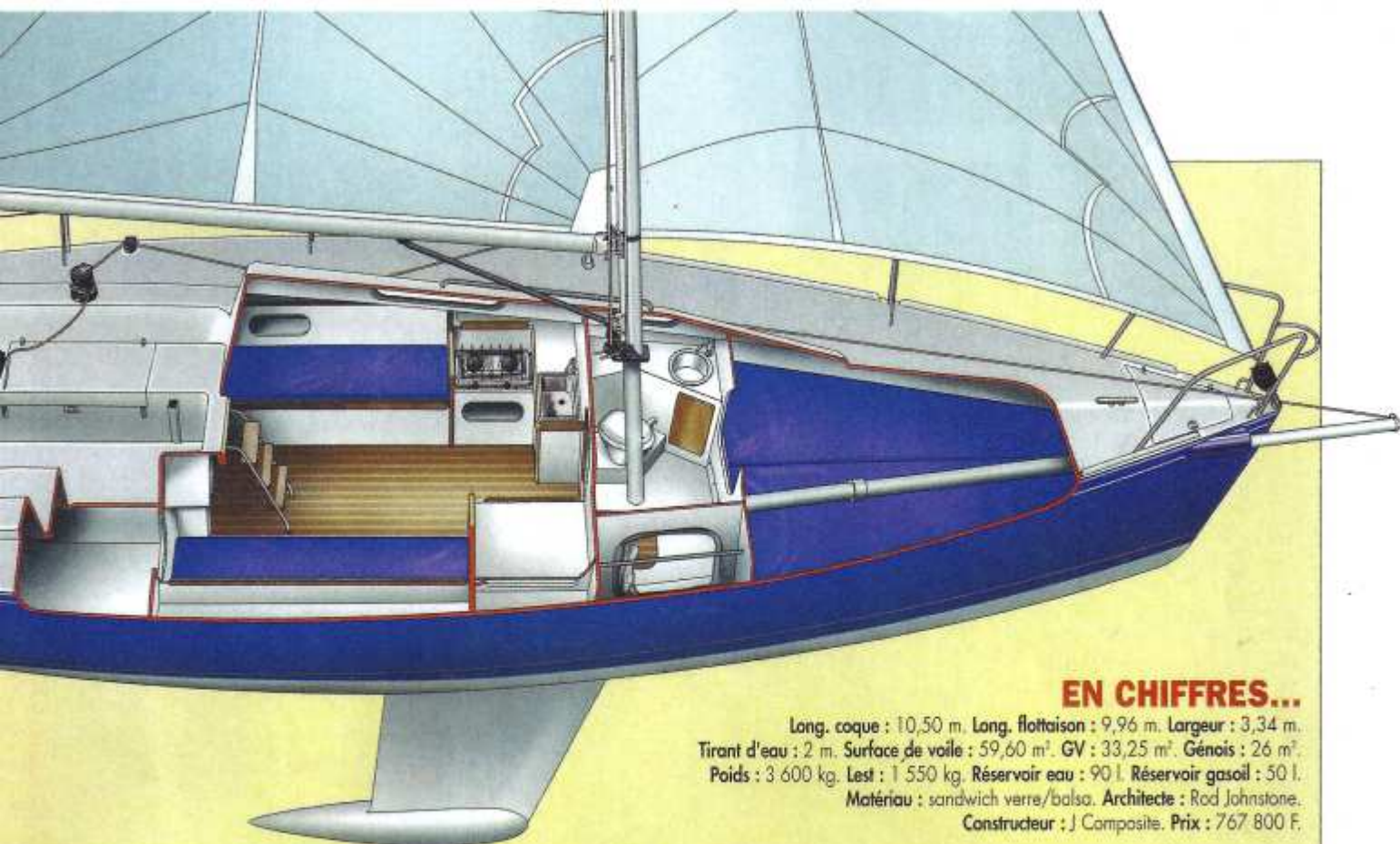
7 nœuds
2 500 tr/mn

A fond

7,1 nœuds
3 100 tr/mn



Il suffit d'enlever un panneau pour accéder au Volvo 2020 diesel, un trois cylindres.



EN CHIFFRES...

Long. coque : 10,50 m. Long. flottaison : 9,96 m. Largeur : 3,34 m.
Tirant d'eau : 2 m. Surface de voile : 59,60 m². GV : 33,25 m². Géniois : 26 m².
Poids : 3 600 kg. Lest : 1 550 kg. Réservoir eau : 90 l. Réservoir gasoil : 50 l.
Matériau : sandwich verre/balsa. Architecte : Rod Johnstone.
Constructeur : J Composite. Prix : 767 800 F.



Pas de table dans le carré, mais de longues couchettes bordées d'équipets latéraux très profonds.



Point de longs discours pour exprimer la simplicité de la cuisine pourvue d'un placard et de trois équipets.

(72 cm l) et bien dégagés. Le cintrage du mât gréé en 7/8 se contrôle sans effort grâce à un vérin hydraulique monté sur le pataras, le réglage de grand-voile profitant aussi d'un palan fin. ? Efficace et surprenant : ce J 105 est un bateau particulièrement facile à mener. Son fort rapport de lest (44%) est synonyme de stabilité, sa carène se déforme peu à la gîte ; l'excellente transmission de la barre à roue (par câble) et le profond safran permettent un contrôle très précis de l'étrave. La surface modérée du solent rend les virements rapides et sollicite peu les biceps de l'embraqueur. Le gréement est fractionné mais les barres de flèche poussantes permettent de se passer de bastaques. Et le plaisir du barreur est immense à mener

avec une précision extrême cette jolie carène. Au près sur eau plate, nous naviguons à 28° du vent apparent. Pour offrir autant de joies en navigation, l'architecte a bien dû faire des choix. Et la simplicité dépouillée des aménagements intérieurs est sans équivoque : la vitesse est une maîtresse exigeante. La hauteur sous barrots n'est que de 1,55 m sous le rouf. Le bateau n'est équipé que de deux couchettes en vis-à-vis et d'une double dans la pointe avant.

Un intérieur bien fini mais limité

Table à cartes et cuisine sont minimalistes et le cabinet de toilette n'est pas isolé de la couchette avant. En l'absence de table, nous éviterons de parler de carré. Voilà une manière radicale de limiter le

poids des aménagements. Cette sobriété n'empêche pas l'intérieur d'être bien fini ; quatre personnes peuvent y dormir confortablement, les couchages y sont de bonne taille. Les équipets sont vastes et profonds, et il est possible d'accéder aux coffres de cockpit par l'intérieur. Mais malgré sa taille, ce voilier s'apparente davantage à un day boat qu'à un voilier de croisière. Ce qui ne l'empêchera sûrement pas de faire des heureux. Parmi tous ceux qui apprécient la vitesse sans effort. Chez les régatiers qui aiment la tension qui règne sur une ligne de départ. Dans les rangs des fines barres qui souhaitent placer leur étrave au centimètre. Chez les amoureux des beaux bateaux enfin, qui seront flattés de susciter autant de regards admiratifs.



quantifiables doivent être prises en compte. Le plaisir de barre, par exemple. Le J 105 l'emporte très largement. Il se mène au degré près à 29-30 degrés du vent apparent. Et, si le Feeling affiche une carène équilibrée, elle se révèle moins passionnante à mener. A contrario, côté confort, il va sans dire que l'on imagine facilement que deux équipages traversant la Manche, l'un sur le J, l'autre sur le Feeling, ne seront pas dans le même état de fatigue à l'arrivée. Celui du Kirié aura mangé chaud, fait des quarts, bien dormi. Il n'en va pas de même à bord du J 105 où l'on aura dû faire du rappel au vent en se contentant de sandwiches. C'est le tribut à payer pour attendre ses copains au bistrot. ▲

FACTURE

Le vrai coût du bateau essayé

Pour notre essai, nous disposons d'un Feeling 36 richement équipé d'options qui modifient sensiblement son prix de base. Le pack électronique (loch, speedo, sondeur, girouette-anémomètre + pilote) : 27 247 F; le pack voile (GV full batten, lazy bag et hale-bas rigide) : 33 034 F; le coûteux mais tellement agréable pont en teck : 70 205 F et le pack confort (réfrigérateur, chauffe-eau, guindeau électrique, gainage cuir de la barre à roue...) : 41 944 F. Il convient encore d'ajouter le coût du spinnaker asymétrique (22 963 F) et de son accastillage et bout-dehors (14 125 F) ainsi que le caillabatis en teck dans le cockpit (13 132 F) et la très agréable capote enveloppante (14 531 F). Avant d'y inclure le coût de l'équipement de sécurité obligatoire, notre Feeling 36 ne vaut plus 771 779 F mais un peu plus d'un million (1 008 960 F). Par rapport à un J 105 standard, le Majic Majette de notre essai avait reçu une couleur de coque (34 424 F) et bénéficié d'une capote (9 513 F). Mais le plus important poste d'équipement concerne le jeu de voiles puisque ces voiliers de régate sont livrés sans. Le magnifique jeu présent à bord et signé X-Voiles a une valeur de 74 450 F (une grand-voile en Mylar, deux solents, un tourmentin et un spi asymétrique de 95 m²). Il a donc fallu ajouter 119 387 F aux 729 560 F (prix de base TTC) qui nous conduisent à un total de 848 947 F.

A voir et à revoir... sur le J 105



Voilà un puisard digne de ce nom. Il est profond et équipé d'une pompe.



Il n'existe pas de cloison pour séparer la couchette double avant des WC.



Que l'on barre debout ou assis sur le passavant, les cale-pieds sont efficaces.



L'accès aux coffres arrière se fait en ouvrant simplement une toile.



Le coffre à mouillage est présent, pas le davier d'étrave.

CONSTRUCTION

Infusion mode d'emploi

Plus que par les matériaux employés (sandwich verre/balsa), c'est la méthode de construction du J 105 qui mérite une attention particulière. Ce voilier est en effet construit selon la technique du scrimp, un procédé utilisé aux Etats-Unis par le chantier TPI (qui construit notamment les J!). Avec cette méthode d'infusion sous vide, les tissus de verre, le balsa ou les renforts (varangues) sont disposés à sec dans le moule. Ils sont ensuite recouverts par une bâche qui permet de faire le vide. C'est ce vide qui, en aspirant la résine vers le haut du moule, permet sa diffusion depuis le fond de la coque. Les avantages de cette technique sont nombreux : les ouvriers ne sont pas en contact direct avec la résine et ne risquent pas d'inhaler des solvants dangereux pendant la stratification proprement dite. La stratification de l'ensemble du bordé se fait en une seule fois et il n'y a pas de risque de mauvais accrochage entre deux stratifications. L'âme du sandwich (ici du balsa) est parfaitement solidaire des deux épaisseurs de stratifié (pas de risque de délaminage). Et enfin, le vide créé limite au maximum l'espace disponible pour la résine et ce type de fabrication permet d'afficher un ratio poids de la fibre/poids de la résine particulièrement favorable (60% de fibre pour 40% de résine avec le scrimp contre 45/55 en stratification manuelle).



Au premier plan, le tube fait le vide avant l'infusion.