

COUP D'ŒIL



Des superstructures discrètes préservent l'élégance classique de cette coque volumineuse.

FEELING 416

En concurrence avec les plus grands chantiers, mais de taille plus modeste, le chantier Kirié ne peut se payer le luxe de plusieurs gammes. Il joue donc la carte de la polyvalence qui permet au Feeling 416 de se présenter aussi bien en voilier sportif qu'en croiseur familial.

Au fond du bassin d'Arcachon, le Feeling 416 nous attend sagement, bien coincé dans un angle du quai, cette situation mettant en valeur sa largeur imposante. Pour sortir de là, il va falloir reculer dans un chenal étroit en zigzaguant entre les chaînes et les étraves de plusieurs grands yachts. Par rapport à ces monstres, notre voilier tout neuf a tout de même fière allure avec son cockpit, ses passavants habillés de teck et son gréement élancé. Seule une mauvaise manœuvre pourrait entamer notre amour propre. Heureusement, le grand safran réagit bien dès que la coque a pris un peu d'erre et nous évitons les pièges tendus en les frôlant à quelques centimètres près. La jolie barre à roue en bois lamellé verni est reliée au safran par une liaison mécanique directe sans aucun jeu et se révèle aussi douce que précise. Pour faire cette

longue marche arrière, nous utilisons un bon truc qui consiste à se placer face au tableau arrière sur le côté de la barre de manière à ne pas avoir à passer la main entre les rayons pour manœuvrer le levier d'inverseur.

Il ne manque au rendez-vous que le vent qui refuse de se lever une fois les voiles envoyées, si bien qu'en nous appliquant, nous atteindrons 4,5 nœuds au speedo avec un vent apparent de moins de dix nœuds. Dans ces conditions, nos impressions sur ce voilier resteront très partielles, mise à part la confirmation qu'il marche tout à fait correctement dans une pétéole où la plupart des voiliers de croisière se traînent péniblement.

Ce comportement surprend particulièrement pour une coque aussi large, mais en la contemplant de l'extérieur, on voit que cette largeur se réduit rapidement dans les parties immergées et, avec son lest elliptique en plomb, le 416 bénéficie d'une surface mouillée beau-

coup plus faible qu'un croiseur moyen. Naturellement, on peut l'équiper d'un génois et même d'une grand-voile à enrouleur, mais avec une voilure « normale » le Feeling 416 dispose d'un beau potentiel de vitesse capable de contenter un skipper exigeant sur les performances et l'agrément à la barre de son voilier.

Un plan de pont signé Eric Tabarly

Le cockpit est traité dans un style classique avec son caillebotis et sa table en teck. Le constructeur a même pensé aux vide-poches latéraux, si pratiques. Il faudrait pourtant en modifier les petites évacuations d'eau un peu hautes. Rien à redire sur le confort du barreur, très à l'aise et qui peut border son génois sans quitter son



▲ Les winches de génois ont été positionnés à portée de main du barreur.

◀ Une grande cuisine en U avec vue sur la mer.

Dans la version propriétaire, les banquettes circulaires entourent une grande table marquetée en orme et noyer. ▶



poste. Il ne faut pas oublier que Tabarly s'est occupé du plan de pont. Toutes les autres manœuvres sont regroupées autour de la descente, y compris le bout de l'enrouleur de génois si le bateau comprend cette option.

Les vastes surfaces planes du pont et des superstructures très basses offrent une belle surface de manœuvre aux équipiers, mais aussi d'excellentes possibilités pour le bain de soleil, à peine réduites par les petits panneaux d'aération parsemés devant le mât. Côté détente, les baigneurs apprécieront les deux belles marches de la jupe aménagée et particulièrement la plus haute doublée de teck. Elle abrite aussi le logement du canot de survie que l'on peut larguer beaucoup plus facilement que lorsqu'il faut l'extraire d'un coffre à voiles. L'accastillage de mouillage dénote, lui aussi, un souci pra-

tique avec son davier sur bascule et une plaque inox pour la protection de l'étrave. Toutefois, rien de spécial n'est prévu pour le mouillage arrière. Nous attendons de voir la version dériveur intégral où cette lacune serait beaucoup plus gênante.

Une nouvelle option : dériveur intégral

Le chantier exploite en effet les possibilités de cette coque au maximum en proposant maintenant la possibilité d'un tirant d'eau réduit à 0,75 m dérive haute avec échouage à plat grâce à des ailerons fixes protégeant les deux safrans. Par rapport aux trois versions d'emménagement déjà proposées sur le quillard, les deux

versions du dériveur intégral n'apportent pas de différences notables avec les modèles à trois ou quatre cabines, en dehors du meuble évier central cher à l'architecte Philippe Harlé.

La version propriétaire avec son carré tout en rond ne peut malheureusement pas s'accommoder de la présence du puits de dérive, pourtant assez discret puisque la circulation n'est pas interrompue en avant de la table. Son intérêt réside surtout dans la présentation luxueuse. Notre bateau d'essai, un charter tricabine, représente à nos yeux un excellent compromis entre un confort agréable et la possibilité d'accueillir un équipage nombreux, avec ses dix couchettes en comptant quatre dormeurs dans le carré. La largeur exceptionnelle de la coque profite à toute la zone autour de la descente et les vastes installations de la cuisine peuvent



La dérive s'escamotant presque entièrement à l'intérieur du dériveur intégral, on ne s'étonnera pas de l'importance du puits, bien qu'il soit habilement dissimulé sous une grande table prolongée par un bloc-évier. Les abattants de la table côté tribord coulisent sur des tubes verticaux afin d'obtenir une couchette double.

Architecte : Alain Mortain et Philippe Harlé; **constructeur :** Kirié, BP 1839, Le Château-d'Olonne, 85118 Les Sables-d'Olonne Cedex.

Longueur de coque : 12,22 m; **longueur flottaison :** 9,81 m; **largeur :** 4,20 m; **tirant d'eau quillard :** 1,95 m; **poids à vide :** 7500 kg; **voilure au près :** 84,12 m².

Prix : avec grand-voile, génois médium, tourmentin, moteur Diesel 44 ch, réfrigérateur, micro-ondes, etc., quillard charter, 997000 F; quillard propriétaire, 1038500 F; dériveur intégral charter, 1050500 F.

s'étaler avec toutes sortes de rangements et de beaux plans de travail. L'eau chaude, le frigo et le micro-ondes font partie de l'inventaire standard.

Du côté de la table à cartes, on retrouve la même impression d'espace et le souci de faire marin avec des poignées dans les robustes fargues lamellées et un casier en creux pour les petites affaires du navigateur. Le superbe tableau électrique ne laisse pas une place énorme pour les appareils électroniques, mais leur montage est prévu sur un bandeau démontable.

Dans les cabines arrières, nous avons noté en premier une clarté exceptionnelle, mais aussi des rangements pratiques avec des tiroirs et même un petit bar pour bouteilles à whisky. Si ce dernier peut être considéré comme superflu par certains, nous ne pouvons qu'encourager les chantiers à imiter

l'installation des interrupteurs du 416 près de la porte pour commander les halogènes des cabines. Le poste avant est aussi clair et tout aussi confortable avec une bonne banquette en tête de couchette, même si son entrée est un peu réduite en largeur par le cabinet de toilette attenant. Ce dernier bénéficie d'une aération permanente par manche à air très efficace que l'on ne retrouve pas, hélas, dans le cabinet de toilette arrière qui compense cette lacune par sa taille un peu plus vaste autorisant une belle penderie à cirés. Il faut tout de même considérer cette critique sur l'aération comme mineure, car le 416 est particulièrement soigné dans ce domaine avec ses trois manches à air et ses nombreux hublots ouvrants dont nous avons testé l'efficacité par une chaleur torride.

Même dans la version charter,

les menuiseries présentent un aspect cossu et l'on y retrouve l'impression d'un intérieur à la fois moderne et fonctionnel, sans toutefois la petite note de chaleur apportée par le contraste de l'orme et du noyer de la version propriétaire. Mais il faut vraiment visiter les deux versions coup sur coup pour que l'une éclipse l'autre. La réussite de ce modèle tient en grande partie au respect d'un bon équilibre entre tous les éléments du cahier des charges, de telle sorte que le client n'ait pas à effectuer de choix extrême. La seule version où l'on peut déceler une disproportion entre l'unique cabinet WC-douche et les douze couchettes offertes est celle à quatre cabines, mais elle se justifie par une excellente rentabilité à la location et un prix à la couchette intéressant pour les locataires.

Didier MAUPAS ■