



L'ESSAI DU MOIS

Feeling 44

Quillard ou
dériveur ?
match serré !

NOUVELLE
FORMULE

**Tous les prix
des bateaux
neufs et
d'occasion**

DESTINATION

Les îles Vierges

Page 46



PRATIQUE

Où voir les dauphins sur les côtes de France

Page 56

M 01200 - 541 - F: 5,00 €





Chantier Kirié

France

Prix version de base 217 883 € (1 429 219 F)

Longueur coque 13,62 m

Oiseau de grand large

Le Feeling 44, voilier amiral de la gamme Feeling, proposé en quillard ou en dériveur, nous a donné envie de croiser au large, comme de toucher la côte du bout de l'étrave. Revue de détail... PAR OLIVIA MAINCENT - PHOTOS : GILLES FOUCRAS



Cela ne fait aucun doute, cette taille de voilier vous donne des ailes. 13,60 m de coque, cela laisse la place pour le farniente ou la manœuvre, et surtout ça allonge la foulée et les milles ! Dessiné par les Rochelais Alain Mortain et Yannis Mavrikios (entre autres spécialistes du dériveur intégral), le

Feeling 44 est un bateau novateur sur le plan esthétique. On est d'emblée séduit par ces hublots de pont aux courbes élégantes donnant un maximum de lumière. La table à cartes au pied de la descente bouscule les classiques bâbord ou tribord. Bref, voici un voilier astucieux sur beaucoup de points et fort agréable à vivre, même si quelques détails

n'ont pas échappé à notre regard critique. Pour réaliser ce sujet, nous avons essayé les deux versions du Feeling 44 entre Marseille et Toulon, grâce à l'ASPTT de Marseille (quillard) et au loueur toulonnais BM Schiff (dériveur). De 6 à 30 nœuds de vent, sur une mer calme à très agitée, notre essai s'est déroulé sous une météo variée, donc instructive... ■

25 nœuds de vent au large du cap Sicié, le Feeling 44 a deux ris dans la grand-voile et le génois roulé trois tours. De bonnes conditions pour un test !

Convivialité et lumière !

Espace, nombreux rangements, grande cuisine, un vrai bateau à vivre, même nombreux...

Sur fond de hêtre clair massif et placage lamellé collé, avec une hauteur sous barrots impressionnante (plus de 2 m à la descente, 1,95 m dans les cabines), cet intérieur nous plaît beaucoup. Il s'agit ici, pour les deux bateaux, de la version quatre cabines pou-

vant accueillir sans problème huit personnes. On peut en plus dormir dans le carré, la table rabais-sée (en option) devenant une couchette de plus de 2 m de long sur 1,35 m de large. Le 44 existe aussi avec deux et trois cabines en standard. Là, c'est vraiment Bysance !

Chacune de nos quatre cabines est dotée d'un placard et d'un rangement sous les couchettes, suffisants pour y glisser ses affaires personnelles. Deux cabinets de toilettes se partagent cet intérieur. Le plus grand est doté d'une vraie penderie à cirés. Quant au carré, il fourmille de rangements, sauf peut-être derrière les banquettes où on aurait aimé des fargues plus hautes pour y ranger du matériel divers. A cet endroit, la place est un peu perdue.

Pour le reste, les petits placards et les tiroirs ne manquent pas. Durant l'essai, la grande table du carré a vu huit personnes s'attabler sans problème. La cuisine, en long sur tribord, est équipée d'un double évier, d'une profonde glacière et de larges plans de travail. On peut y cuisiner à plusieurs, un peu comme à la maison. Christophe, skipper du Feeling 44 de l'ASPTT, qui a navigué six mois à bord, nous confirme : « C'est un bateau vraiment agréable à vivre

au port ou au mouillage. On a de l'espace, on ne se bouscule pas, il y a suffisamment de rangement pour plusieurs jours d'avitaillement. »

Bien vu

- La ventilation : six panneaux de pont ouvrants, six hublots ouvrants.
- L'accès au moteur.

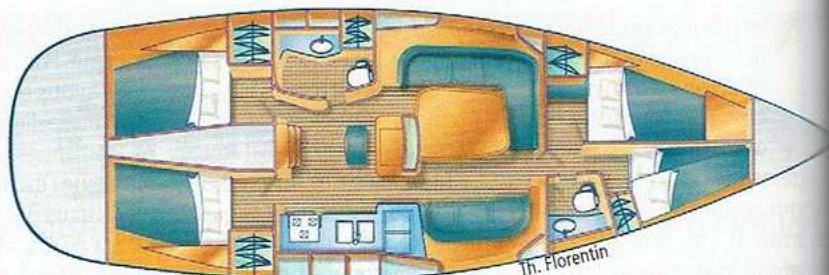
Mal vu

- Il manque des mains courantes au plafond.
- Fargues de la table à cartes trop basses.

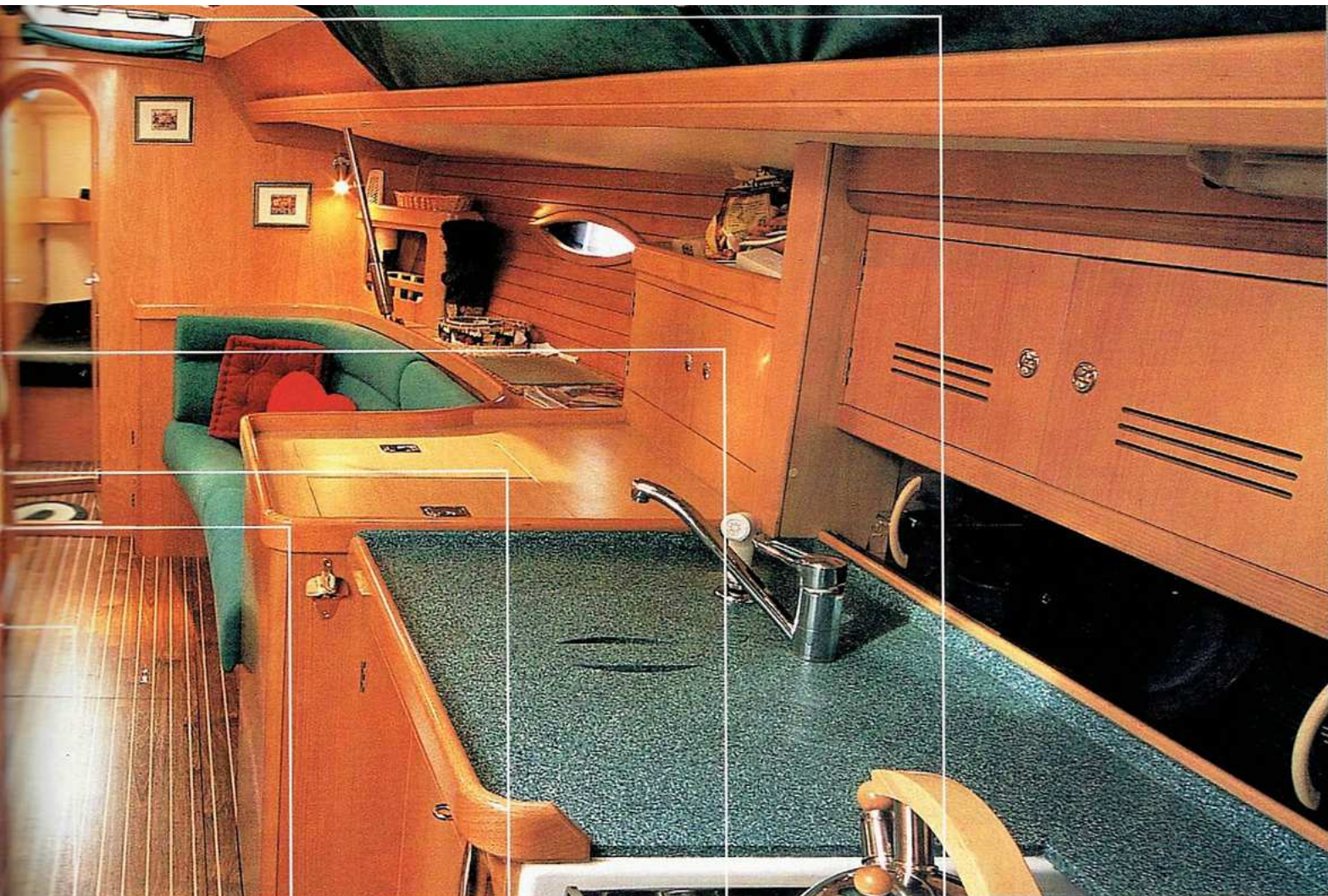
Sur la version dériveur intégral



Le puits de dérive commence derrière l'épontille de mât jusqu'au siège de la table à cartes. Le vérin hydraulique se situe sous la table du carré. En soulevant le panneau, on peut observer le mouvement de la dérive. Le relevage et la descente de la dérive s'effectuent à l'aide d'une pompe manuelle (80 coups de pompes !) ou électrique en option (on appuie sur un bouton). Attention au moment de la descente à ne pas tout lâcher d'un coup !



LA VERSION CHARTER équipée de quatre cabines doubles est pratique en location. Mais la version deux ou trois cabines semble la plus appropriée en croisière.



● LE CABINET DE TOILETTE

Il y en a un autre à l'avant, mais celui-ci est le plus grand : un petit banc couvert de teck et un caillebotis rendent la douche plus agréable que sur du plastique ! Une belle penderie à cirés se cache dans le fond.

● LA TABLE À CARTES

Au centre, face à la descente, la table à cartes donne un côté convivial à cet intérieur. Elle mériterait des fargues un peu plus hautes. Les cartes ont une place compartimentée dessous. Le banc du navigateur manque de confort à la gîte : il faut se maintenir avec un pied calé sur le meuble d'en face.

● LES RANGEMENTS

Ils sont nombreux, comme ce petit meuble comprenant un tiroir et un placard. Ce dernier peut accueillir la boîte à outils et les nombreux guides de navigation. Au dessus, l'ordinateur a sa place entourée de fargues et, derrière, le tableau électrique est un modèle du genre.

● LA TABLE DU CARRÉ

La seule différence entre les intérieurs du quillard et du dériveur se situe en avant de la table du carré. Sur le dériveur, le passage (libre sur le quillard) est occupé par le puits de dérive.

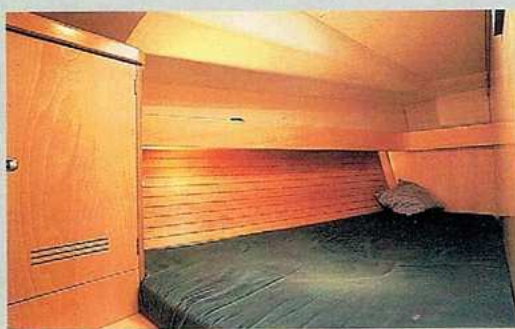
● L'AÉRATION

Douze ouvertures au total (six panneaux de pont et les six hublots de rouf) ventilent cet intérieur.



UNE CUISINE TOUTE ÉQUIPÉE

Longue de 2,35 m, la cuisine permet de mitonner des petits plats comme chez soi. Le frigo est profond et compartimenté, les équipets et les plans de travail longent toute la surface.



LES CABINES ARRIÈRE

Les couchettes arrière sont de bonne taille : 2,03 m sur 1,35 m. Equipets et placard ne manquent pas.

Manœuvres centralisées

Sécurisant, facile à manœuvrer, le pont est aussi très ergonomique.

La tendance des voiliers de croisière actuels est souvent un cockpit plus agréable au port qu'en mer. Sur le Feeling 44, la volonté d'en faire un bateau marin a tout de même pris le dessus, ouf !

Cockpit

★★★★☆

C'est autour de la descente que tout se passe. Deux winches de chaque côté servent à manœuvrer les drisses, écoutes et ris automatiques. Le chariot de grand-voile est en avant de la descente, libérant totalement le cockpit du moindre bout, ce qui est fort agréable. On peut ainsi déplier la table de cockpit (en option) sans avoir à libérer la place. La capote est en option, mais nous la conseillons fortement sur cette taille de voilier, d'autant qu'elle ne gêne pas les manœuvres. En revanche, on s'en rend vite compte, on ne peut manœuvrer à plusieurs, deux semblent être le maximum, sous peine de se prendre un coup de coude. Mais après tout, le Feeling 44 est d'abord un voilier de croisière, où on navigue souvent en équipage réduit. Un cale-pied court tout le long du cockpit, jusqu'au barreur. Du coup, à la gîte, on tient sur les bancs. On aurait cependant aimé une petite fargue sur les bancs pour pouvoir bien tenir assis sur les hiloires. Derrière sa console,

le barreur a une bonne position debout. Par contre, s'il veut barrer sous le vent, assis sur l'hiloire, il lui faudra vraiment tendre le bras.

Circulation

★★★★★

4,25 m de largeur maximale, cela laisse de quoi circuler. Les cadènes de haubans étant rentrées, le passage d'avant en arrière ne pose pas de problème. A la gîte, le rail de fargue en teck permet de se déplacer en toute sécurité, aidé des mains courantes sur le rouf et des filières assez hautes. L'antidérapant bien distribué fait quelque peu défaut sur les bords du rouf. L'ergonomie de l'ensemble n'a pas été négligée.

Accastillage

★★★★☆

Certains points mériteraient d'être améliorés : Christophe de l'ASPTT et Bruno Millner de BM Schiff nous ont expliqué qu'ils ont dû changer le hale-bas, celui d'origine étant vraiment léger. De même, le renvoi du chariot de génois dans le cockpit n'existe pas en standard, ce qui est fort dommage quand on sait que les autres manœuvres sont centralisées. Pour le reste : les winches sont de bonne taille, les coinçeurs aussi, le guindeau et la baille à mouillage de bonne facture, on peut même y loger quatre à cinq gros pare-battage.



LES MANŒUVRES ET LA CAPOTE

Les deux winches du haut sont réservés aux drisses, ceux du bas aux écoutes de génois. Pour le spi, deux winches en option sont installés au milieu du cockpit.

Bien vu

- La position des winches.
- la circulation et l'ergonomie du pont.

Mal vu

- On ne peut pas barrer assis sur l'hiloire.
- L'accastillage n'est parfois pas à la hauteur, notamment le hale-bas trop léger.



LA BAILLE À MOUILLAGE

On peut même y ranger les pare-battage ! A noter l'étai largable entre la baille et le davier.



LE HALE-BAS

Il a été redimensionné par son propriétaire pour plus d'efficacité. Et ça fonctionne d'une seule main !

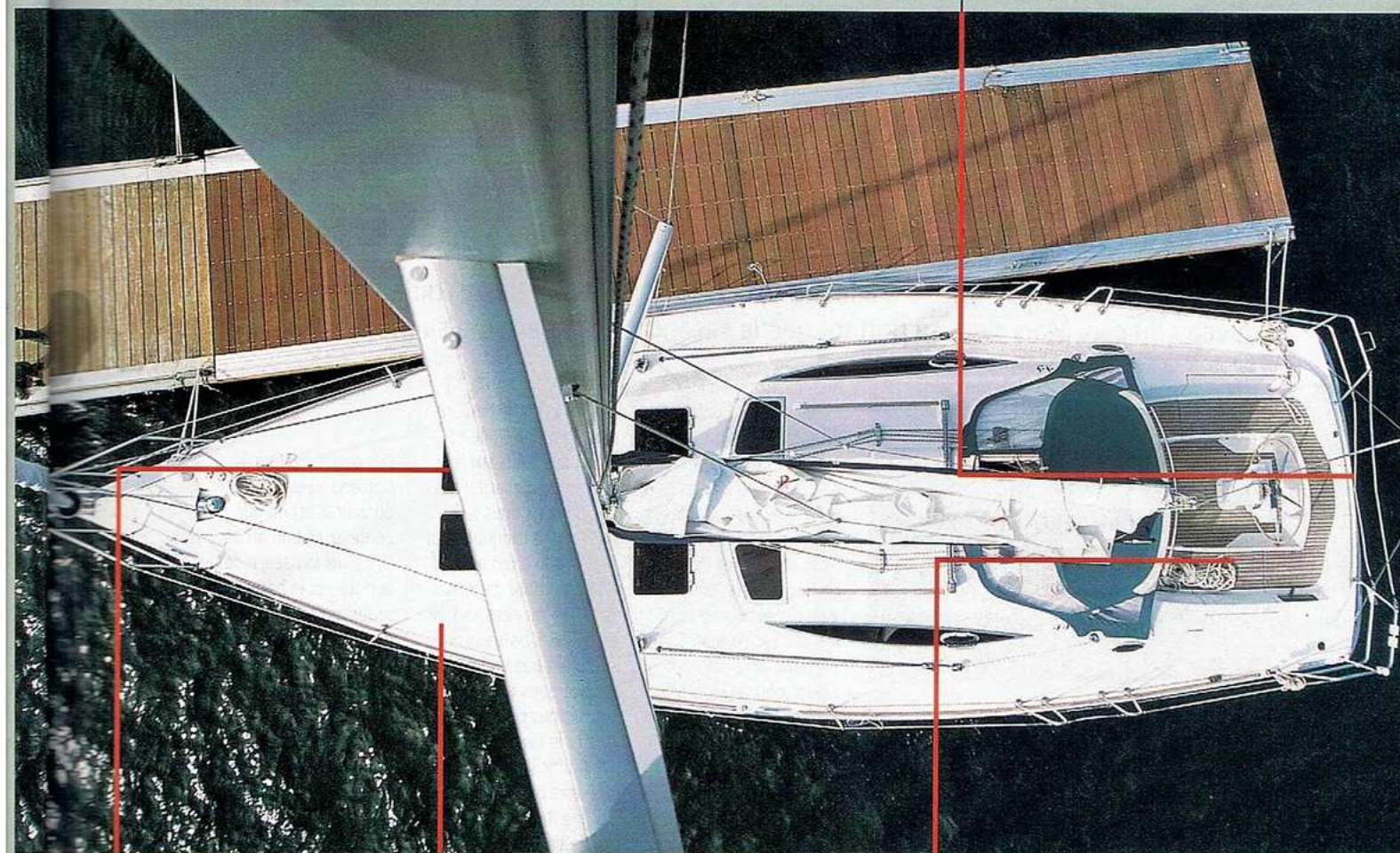
L'équipement standard

Le prix de base du Feeling 44 (217 883 €) comprend en standard un équipement assez complet et un moteur Nanni de 50 ch.

- | | | |
|--|---|-----------------------------------|
| ● Guindeau électrique vertical. | ● Coffres de rangement latéraux. | ● Tableau contrôle moteur. |
| ● Ferrure d'étrave avec double davier et davier basculant. | ● Grand-voile lattée à trois bandes de ris. | ● Cale-pied en fond de cockpit. |
| ● Plage de bain, bancs et fond de cockpit lattés teck. | ● Génois enrouleur avec bande anti-UV. | ● Deux portes latérales de coupé. |
| | ● Winches de rouf self-tailing STA 40. | ● Bossage intégré pour la capote. |

SUR LA JUPE...

Le radeau de survie est placé idéalement pour pouvoir être sorti rapidement et surtout facilement. Quant au banc, une fois enlevé, il n'a pas de rangement. Pourquoi ne pas l'avoir monté sur glissière ?



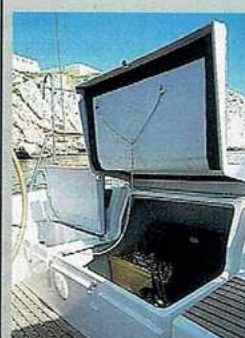
● LES FILS ÉLECTRIQUES

L'écoute de génou frotte contre les fils au moment des changements d'amure. Il manque une protection.



● LES PASSAVANTS

On s'y déplace très facilement, en toute sécurité grâce au rail de fargue assez haut.



● RANGEMENTS

Les deux très grands coffres pas trop profonds, de part et d'autre du cockpit, permettent de ranger beaucoup de matériel. A noter le petit coffre à tribord pour la bouteille de gaz.



Avec deux ris dans la grand-voile et le génois roulé à trois tours, il ne faut pas chercher à faire du cap à tout prix. Le Feeling 44 est plus à l'aise au débridé.

Mieux au portant qu'au près

L'écart de performances entre le quillard et le dériveur n'est significatif qu'au près, au niveau du cap. Mais c'est au portant que le Feeling 44 donne toute sa mesure...



Mouillage à toucher le sable avec l'étrave pour le dériveur intégral qui n'a plus que 60 cm de tirant d'eau. Derrière, le quillard reste prudent avec ses 2,20 m de tirant d'eau.

Bien vu

- Une barre très agréable et sensible.
- Une carène très adaptée au portant.

Mal vu

- On réduit vite la voile, dès 18 nœuds de vent.
- Le près serré n'est pas son point fort.

Notre but dans cet essai était aussi de comparer les versions quillard et dériveur au niveau des performances (voir encadré « Quillard ou dériveur ? »). Précisons que le dériveur intégral a un tirant de 2,60 m dérive basse et possède deux safrans, tandis que le tirant d'eau

du quillard est de 2,20 m, avec un unique safran. Résultat, après quelques milles, le quillard fait un peu plus de cap au près et à peine plus de vitesse. Alain Mortain, un des deux architectes du Feeling 44, le souligne : « La différence est minime et c'est normal. Sur le dériveur, on a plus de liberté pour la répartition du lest et le dessin de la dérive. On arrive donc à un résultat quasi semblable en terme de performances... » Tout est dit, les deux versions se comportent presque à l'identique en navigation.

Au près

★★★★★

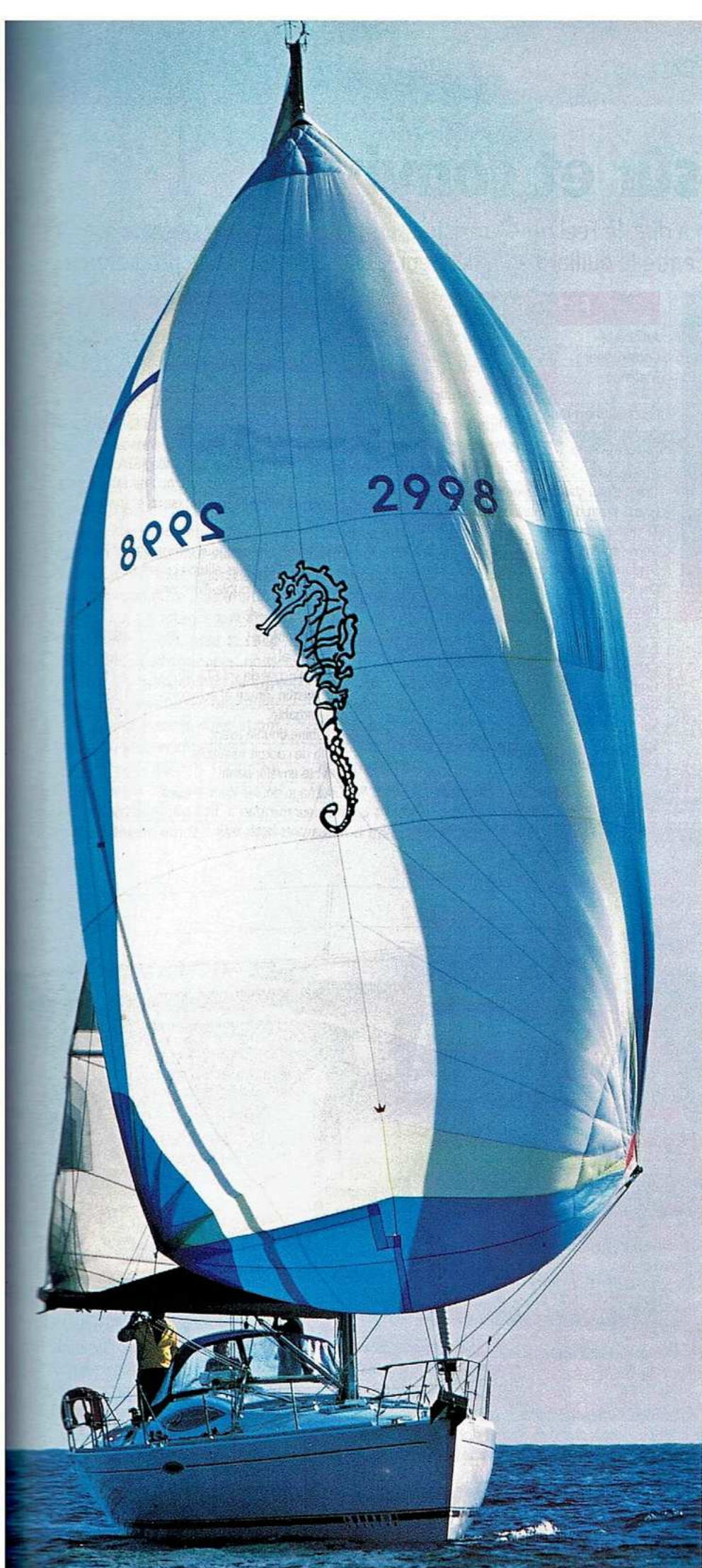
La carène du Feeling 44 est plutôt planante. Le près n'est donc pas son allure préférée. Dès 18 nœuds de vent, il faut réduire. A la sortie du port de Bandol, 25 nœuds, cap sur

Porquerolles, nous devons prendre deux ris dans la grand-voile et trois bons tours sur le génois. Le quillard a aussi pris deux ris mais il dispose d'une trinquette sur étai largable (en option) lui permettant de mieux caper. La mer est hachée et les deux bateaux ne semblent pas vraiment à l'aise dans ces conditions. Nous peinons à passer le cap Sicié, souvent difficile à doubler dans ces conditions. Le Feeling 44, quelle que soit la version (quillard ou dériveur), n'aime pas naviguer trop gité. Il ne faut donc pas chercher à lofer pour faire du près serré. Nous comprendrons assez vite qu'il vaut mieux descendre légèrement pour donner plus de puissance au bateau. De 5 nœuds au près serré, nous passons à 6,5, voire 7 nœuds, au bon plein.

Au large

★★★★★

Dès que le Feeling 44 descend au-delà de 60° du vent, c'est du pur bonheur. Le bateau accélère dans la risée, aidé de la houle, et la barre tient toute seule. Dans la brise, dès que l'on abat, une fois les ris enlevés, grand-voile et génois hauts, le comportement du bateau est très sain. Avec ses deux safrans, le Feeling 44 dériveur intégral est comme sur un rail. Le grand spi classique mesure 130,60 m² et se grée facilement. Avec huit personnes à bord, souvent des néophytes, Christophe, le skipper, n'hésite jamais à envoyer le spi pour les longs bords de portant. Côté vitesse, même dans le tout petit temps (6 nœuds de vent), le Feeling 44 avance à 4 nœuds sans problème.



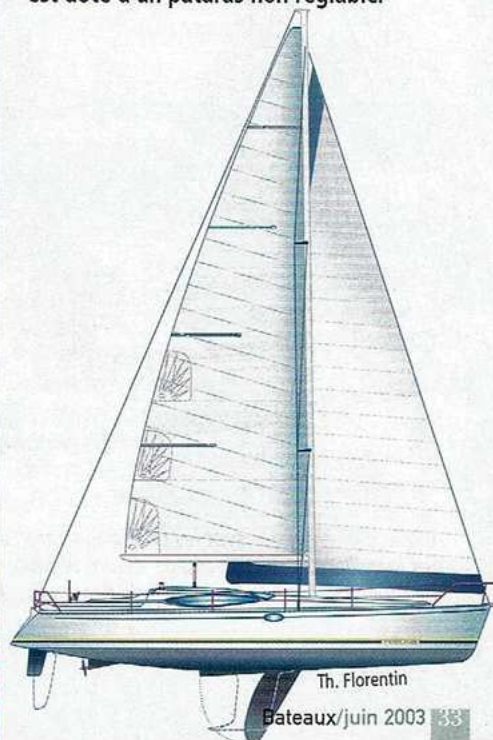
A la gîte, le barreur peut se tenir debout grâce au cale-pied. Les équipiers sont assis sur l'hiloire ou sur les bancs du cockpit. La capote protège des embruns et ne gêne pas pour manœuvrer.

Les conditions de l'essai

■ Les conditions météo de l'essai nous ont permis de tester les Feeling 44 quillard et dériveur intégral dans tous les types de temps. De 6 à 25, parfois 30 nœuds, dans une mer hachée devant le cap Sicié, ou très plate dans la rade de Marseille, nos deux bateaux ont pu ainsi être passés au crible.

Une voilure raisonnable

■ Avec sa grand-voile full-batten et ses lazy-jacks et lazy-bag, son génôis enrouleur à faible recouvrement, le Feeling 44 est très typé croisière. Le mât à deux étages de barres de flèche poussantes est doté d'un pataras non réglable.



Th. Florentin

Bateaux/juin 2003 33

Un voilier sûr et convivial

Côté construction, il n'y a rien à dire, le Feeling 44 résistera au temps. Côté prix, il est assez concurrentiel. Quant à choisir entre le quillard et le dériveur, c'est une histoire de programme.



Construction

Qualité et solidité

■ Le chantier Kirié fait dans la qualité de construction. La coque est moulée d'une seule pièce en tissu de verre et résine polyester. La construction est mixte, monolithique dans les fonds et sandwich balsa pour les bordés. Le pont reprend ce principe, les surfaces planes et horizontales sont en sandwich balsa, les autres zones en monolithique. De puissantes varangues stratifiées reprennent les efforts du mât et des cadènes.

Fiche technique

Architecte	Mortain/Mavrikios
Constructeur	Kirié
Matériau	Polyester, sandwich balsa
Longueur hors tout	14 m
Longueur coque	13,62 m
Flottaison	11,90 m
Maître bau	4,25 m
Tirant d'eau standard (fonte)	1,65 m
Grand tirant d'eau (plomb)	2,20 m
TE dériveur intégral	0,70/2,60 m
Déplacement lège quillard PTE	8600 kg
Déplacement lège quillard GTE	8400 kg
Dépl't lège dériveur intégral	9400 kg
Poids du lest quillard PTE	2600 kg
Poids du lest quillard GTE	2400 kg
Poids du lest dériveur intégral	3100 kg
Cabines	2, 3 ou 4
Grand-voile	43,50 m²
Génois enrouleur	55 m²
Spi asymétrique	111,30 m²
Spi triradial	130,60 m²
Capacité eau/fuel	500/200 litres

Chantiers Kirié, bd de l'île Vertime,
BP 321, 85106 Les Sables-d'Olonne.
Tél. : 02 51 21 18 83. www.kirie.com

Les prix

Version std (1,65 m) Nanni 50 ch	217 883 €
Version GTE (2,20 m)	220 016 €
Version dériveur intégral	234 657 €

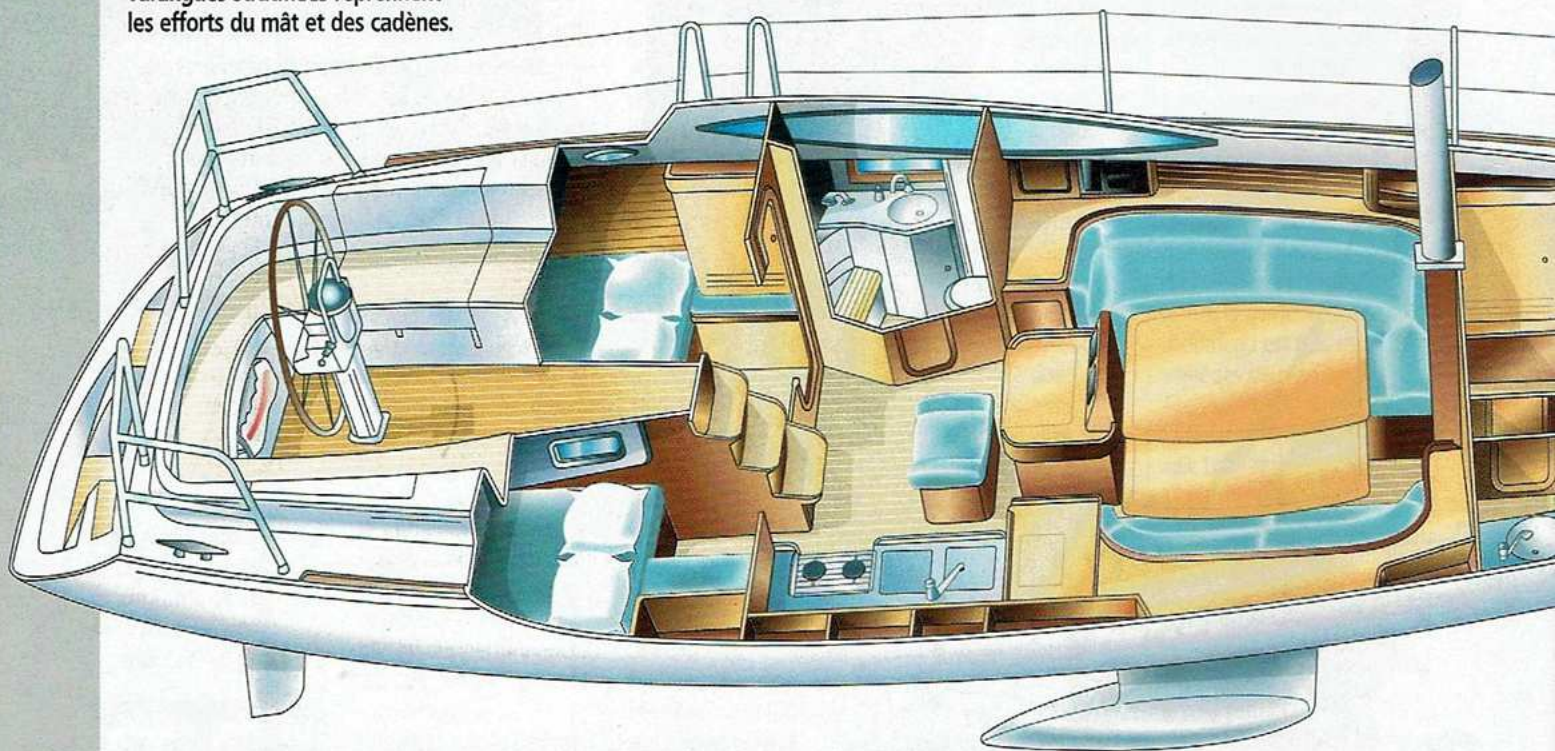
Équipement de série

Moteur Nanni 50 ch ; jeu de voiles Elvström (grand-voile full batten, génois enrouleur) ; quatre winches Harken self-tailing STA 40 ; guindeau électrique vertical ; bossoir intégré pour capote de rouf (en option) ; bancs et fond de cockpit lattés teck.

Intérieur : réchaud four, réfrigérateur 12 V, prise 230 V et prises allume-cigare 12 V, pompe à pied, double-évier inox...

Principales options

Spi asymétrique	4 578 €
Spi triradial	5 306 €
Deux winches de spi STA 40	2 711 €
Tourmentin (drisse et écoutes)	1 360 €
Etai largable	1 659 €
4 ^e cabine double avant	6 217 €
Table de cockpit relevable	1 714 €
Capote enveloppante	2 235 €
Couchage double dans le carré	1 604 €
Intérieur merisier	2 593 €
Passavants lattés teck	16 173 €



ESPACE ET VOLUME sont les principales caractéristiques de l'aménagement du Feeling 44 (ici le quillard, avec un passage devant la table du carré). Le choix du hêtre clair, les grands hublots de rouf ajoutent à la luminosité de l'ensemble. Bref, on s'y sent bien, à la mer comme au port...

Comparatif express

Dufour 44

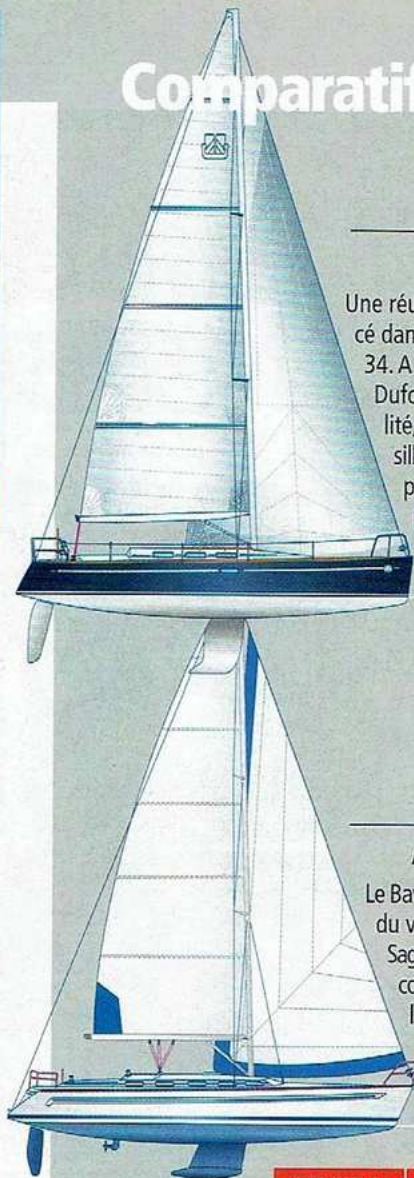
Un croiseur affûté

Une réussite que ce Dufour 44 lancé dans la lignée des Dufour 40 et 34. A l'image des Grand Soleil, le Dufour 44 est un voilier de qualité, bien accastillé et rapide. Sa silhouette élégante est marquée par un brion qui sort de l'eau même à l'arrêt. On pourrait s'amuser à régater à bord sans problème.

Bavaria 44

Apprécié en location

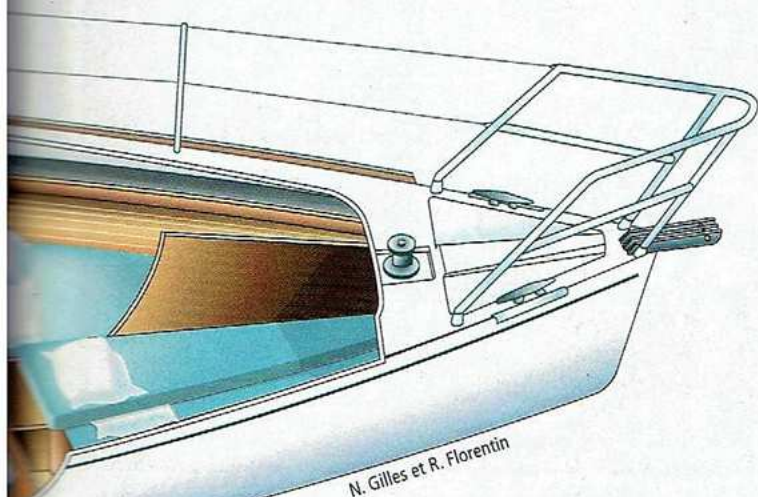
Le Bavaria 44 est l'archétype même du voilier de croisière tranquille. Sages au niveau des performances, confortables mais sans fioritures, les Bavaria 44 sont nombreux dans les flottes de location. Le prix défiant toute concurrence attire la clientèle.



Dériveur ou quillard ?

A gauche sur la photo, le quillard, à droite le dériveur. A priori, rien ne les différencie au ponton. Et pourtant, regardez bien la ligne de flottaison des deux voiliers. On constate que le quillard est plus haut sur l'eau. Normal, il est plus léger. Le dériveur intégral pèse plus lourd et son lest est intégré aux lignes de la carène. Voilà pour le coup d'œil. Côté performances, nous l'avons dit, presque pas de différence (les architectes ont beaucoup planché sur le sujet et ont amélioré les performances du dériveur intégral), si ce n'est un très léger avantage au près pour le quillard. En fait, c'est le programme qui fait pencher

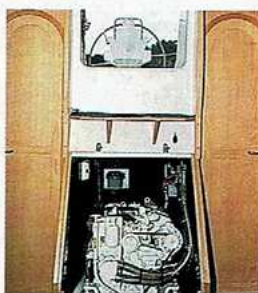
la balance du côté du quillard ou du dériveur. Apparemment, d'après les chiffres du chantier, 75 % des ventes (sur toute la gamme Feeling, 30, 32, 36, 39 et 44) chez Kirié se font sur les dériveurs, 25 % sur les quillards. Les propriétaires se situent en Atlantique pour 60 % d'entre eux et 40 % en Méditerranée. Le dériveur intégral intéresse donc les amateurs d'échouage (ailerons stabilisateurs sous la coque) et de mouillages peu accessibles à marée basse. En Méditerranée, du fait de l'absence de marée, le dériveur intégral se justifie moins, même si mouiller au plus près de la plage reste quand même bien agréable...



N. Gilles et R. Florentin

Le moteur

Plusieurs puissances en option : Nanni 62 ch, Volvo 55 ou 78 ch, Yanmar 56 ou 75 ch. Sur le quillard, doté d'un Volvo 55 ch et d'une hélice tripale repliable, la vitesse de croisière à 2000 tr/mn est de 7 nœuds, ce qui est largement suffisant. Sous la descente – qui s'enlève complètement –, le moteur est très accessible. Un exemple à suivre...



	FEELING 44	DUFOUR 44	BAVARIA 44
Prix version std	21788€	223652€	168959€
Longueur coque	13,62 m	13,35 m	13,60 m
Flottaison	11,90 m	11,82 m	11,45 m
Maître bau	4,25 m	4,25 m	4,25 m
TE standard	1,65 m	1,75 m	1,65 m
Déplacement lège	8600 kg	9300 kg	9600 kg
Couchettes	6-8	6-8	6-8
Grand-voile	43,50 m²	50 m²	50 m²
Génois	55 m²	59 m²	57 m²
Spi	130,60 m²	149 m²	120 m²

Conclusion

Malgré quelques détails à revoir, le Feeling 44 a passé avec succès notre test, en mer, au mouillage et au port. Ses lignes sont élégantes et originales, ses performances très satisfaisantes dès que l'on débride, et étonnantes au portant. Voilier homogène, au programme de croisière très ouvert grâce au dériveur intégral, son prix est intéressant par rapport à ses concurrents. Ajoutons à cela une excellente qualité de construction.

Bien vu

- Un intérieur original et vraiment convivial.
- Un plan de pont agréable où la circulation est aisée.

Mal vu

- Le hale-bas d'origine est trop faible.
- Le banc du barreur.

Notre avis

