



FEELING 44

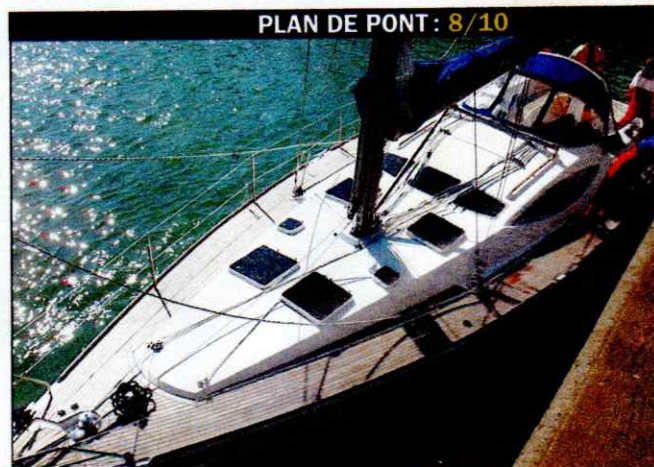
Un voilier conçu pour aller loin

Il est des bateaux qui offrent une belle harmonie entre les performances et le confort. Le Feeling 44 fait partie de ceux-là. Plus de 100 milles à son bord entre Les Sables-d'Olonne et Pornichet nous ont permis de nous en rendre compte. Pour le bonheur de tout l'équipage...



COCKPIT : 7/10

Avec sa forme elliptique propre à la gamme Feeling, le cockpit est agréable... Une table fixe est disponible en option, mais on peut préférer un caillbotis dans le fond du cockpit, transformable en table. La barre est assez grande pour que l'on puisse s'asseoir au vent ou sous le vent. Les winches de génois sont situés près de la descente, permettant d'y travailler debout.



PLAN DE PONT : 8/10

La largeur du Feeling 44 permet de disposer de vastes passavants. Le notre essai était équipé de l'option pont en teck, agréable à l'œil et qu'une bonne surface antidérapante. La capote de descente est aussi une option indispensable compte tenu du confort qu'elle procure. On notera de nombreux panneaux de pont qui apportent une grande clarté à l'intérieur.

vement, pour finir avec deux ris et un petit bout de foc enroulé. Le vent souffle à 35 nœuds établis avec des rafales à 40. Notre Feeling 44 déboule à pleine vitesse pour atteindre 12 nœuds dans une pointe. A bord, l'équipage affiche un moral nettement plus haut que l'aiguille du baromètre. Nous avons à disposition cette belle unité de 14 mètres pour trois jours. L'objectif: aligner des milles et tester la vie à bord. A la barre, Thierry se fait plaisir, malgré la pluie. Le reste de l'équipage se partage l'espace protégé de la capote ou s'abrite dans le carré.

L'INTÉRIEUR DE CE FEELING mérite le détour. Présenté au Salon nautique de Paris 2001, ce monocoque de 44 pieds a



Dans un vent de 35 nœuds établis, le Feeling donne toute sa mesure et révèle un comportement marin très sain.

C'est au niveau du point d'écoute que nous nous heurtons à un problème. Impossible d'avancer le point de tire lorsque la voile est sous tension. Le système Lewmar de rail d'écoute ne nous laisse pas d'autre choix que de rouler entièrement le génois pour le dérouler à nouveau une fois le point de tire réglé. Le reste de l'accastillage est de bonne facture. Sur les coinçeurs du rouf reviennent toutes les manœuvres et les winches de drisses sont assez puissants. Ceux de génois sont un peu justes quand le vent monte, mais restent



toujours opérationnels grâce à leur disposition bien étudiée. Au lieu de les trouver en bordure de cockpit sur l'hiloire, ils sont reportés à l'intérieur, près de la descente. Du coup, le wincheur manœuvre debout. Seule ombre au tableau, la manivelle du winch de génois se croise avec celle du winch de drisse quand les deux sont utilisés simultanément. En revanche, nous avons pris plaisir à utiliser les prises de ris automatiques. La bosse de ris suit un circuit qui évite d'avoir à se rendre au pied de mât. Nous allons dormir à L'Herbaudière. A cinq équipiers, nous

La table à cartes trône au centre du bateau. Le navigateur reste en contact direct avec le cockpit et le barreur.

Ce dessin réduit la surface de plancher à l'intérieur - qui reste suffisante sur un bateau de 14 mètres -, mais offre une plus grande largeur de pont, dégageant des volumes intérieurs à hauteur des yeux et de larges passavants sur le pont. Le vent continue de forcer. Plutôt que Pornichet, nous nous dirigeons vers L'Herbaudière. Avec la nuit qui tombe, cela semble plus sage, mais il faut tirer des bords dans le chenal de la Grise entre le Pilier et Noirmoutier. Nous décidons de rouler le génois un peu plus, gardant toujours deux ris... et regrettant que le troisième n'ait pas été installé. Toutes les manœuvres reviennent au cockpit.

fait parler de lui. Non pour son look innovant, mais plutôt pour ses emménagements originaux. Ici la table à cartes trône au centre du carré. Le siège du navigateur est juste au pied de la descente, au centre du bateau. La table est donc accessible par les deux bords. Sur le Feeling 44, le navigateur est roi. Sur le tableau de bord, face à lui, sont disposés les instruments, et surtout il reste en contact direct avec le cockpit et le barreur. La gîte aidant, il a une vision sur l'extérieur par les hublots de rouf et les panneaux de pont lui permettent de surveiller le génois et le grément. Bref, on a envie de passer du temps à la table à cartes. Le comportement marin de ce Feeling favorise la présence des équipiers à l'intérieur. En effet, ce bateau est très doux à la mer. Il ne tape pas. Pourtant, il n'affiche que 8,50 tonnes lège. C'est dans les formes de carène qu'il faut comprendre ce comportement. Sa largeur à la flottaison est modeste, avec des formes qui s'évasent en montant vers le livet. Avec les coups de gîte, le centre de carène se déplace en douceur, n'offrant pas de pic de stabilité et un rappel brutal.



heures que nous nous écrouer. Nous avons apprécié des Sables-d'Olonne d'Est de 15 nœuds, forcé au cours de la journée au près débridé et, distant de 55 milles départ. Partis avec tout, nous avons réduit progressi-

EN AVANT: 7/10

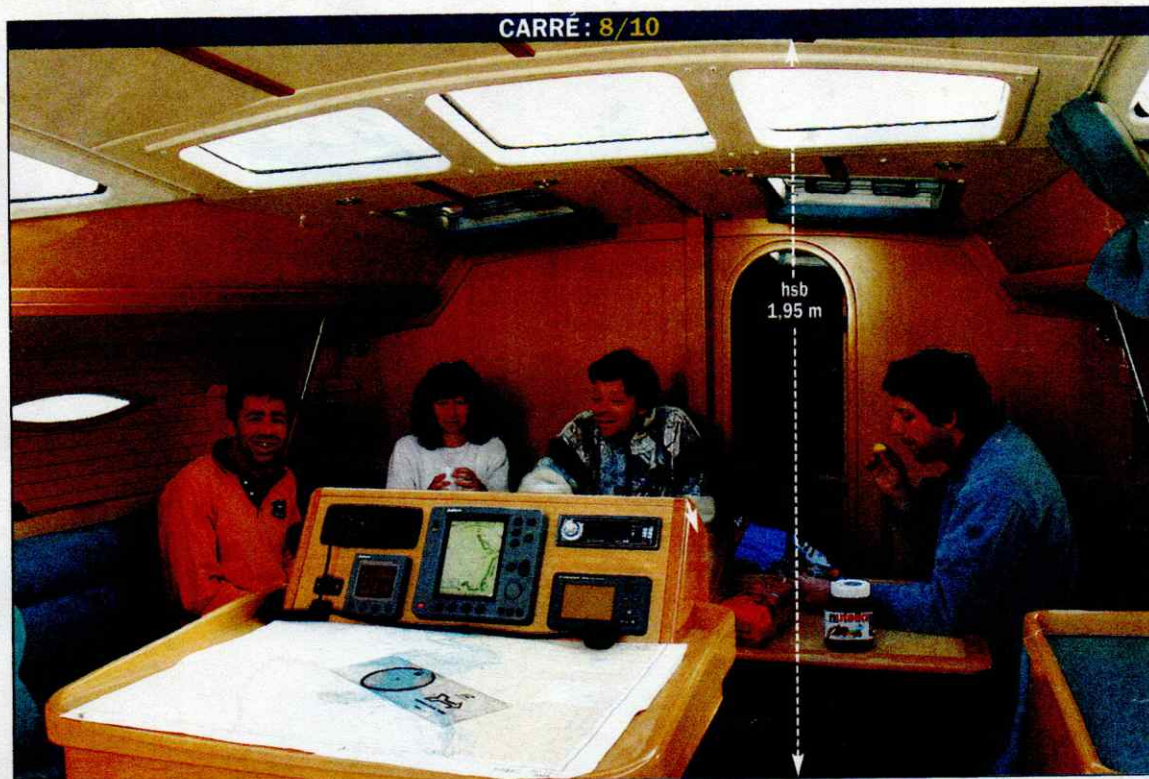


est bien dégagée si on lisse du tangon. L'ancre reste à étrave en inox. Un guindeau est prévu en série. Les pontons sont glissants.

is largement la place, puisque : sommes à bord de la version rétro avec trois cabines. Le tri-avant est occupé par une gran-abine double qui dispose de son re cabinet de toilette, un peu t. Le volume est immense avec hauteur sous barrots de 1,90 e. Cette cabine offre même une e coiffeuse avec sa glace en tête t. Le lit - 1,40 mètre de large - ouve au centre. Au mouillage, accès est facile mais, à la mer, il t pas question de pouvoir l'utili-A l'arrière, les deux cabines sont classiques et se glissent sous rancs du cockpit. On notera tout même la hauteur sous barrots, ours de 1,95 mètre et la possibi-d'une bonne aération en créant ourant d'air entre le hublot out sur le rouf et celui donnant sur nd du cockpit.

ES RANGEMENTS, en revanche, ont pas du même niveau. Si la ne avant comporte de grands es, une penderie et un tiroir très ssible en bout de lit, à l'arrière, s retrouvons des volumes plus itionnels avec les réservoirs u et de gasoil qui occupent les mes sous les couchages. Il ne e plus aux équipiers qu'à se par- une penderie et son petit cof-n dessous. C'est peu.

ure de la douche, le cabinet de ette arrière enchante tout l'équi- e. Il est spacieux, avec une véri-e douche, le WC et une penderie es au-dessus. s profitons du soleil matinal pour e sécher les cirés encore détre-m- de la veille. Vu les conditions iclées, je ne veux pas imposer à uipage un nouveau bord de près r rejoindre Pornichet. Nous déci- s de faire route au Sud vers l'île



Le placage en hêtre très clair éclaire cet intérieur déjà lumineux grâce aux nombreux hublots et panneaux de pont. La table du carré est fixe. Seule la partie de droite est amovible, coulissant sous le plateau de la grande table. Il faut en revanche prévoir un taquet, car elle s'ouvre lorsqu'on gîte sur le mauvais bord. On notera les qualités de finitions de l'ébénisterie. Enfin, la table à cartes (au premier plan) domine l'entrée du carré.

d'Yeu, au portant. Nous découvrons que le vent est finalement plus maniable que la veille. Je tente une proposition : «Et si nous allions tout de même déjeuner à Pornichet ?» Malgré la route supplémentaire, l'équipage est enthousiaste, tant le Feeling 44 a une facilité à engranger les milles. Nous continuons au près, cap au Nord. Cet après-midi, la descente au portant ne sera que meilleure ! Toujours au près, nous n'avons aucun problème pour trouver de la place dans le cockpit. Le barreur est soit debout, le pied posé sur un cale-pied en teck pratique, soit assis sur

le banc au vent ou sous le vent. A noter que la visibilité est réduite avec la capote à poste. Mais difficile de renier cet accessoire qui procure tant de confort au près. Les équipiers, eux, sont installés sur le plat-bord au vent. Face au port de Pornichet, le foc est roulé et la grand-voile se retrouve rapidement ferlée dans le lazy-bag. Les pare-battage sortent des deux coffres de cockpit. Si ces derniers sont assez grands pour ce type de maté-

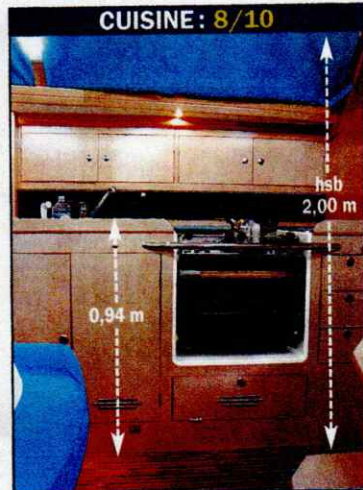
On se sent bien dans ce carré et les grands panneaux de pont au plafond apportent une belle lumière.

riel, en revanche, il sera difficile de ranger une annexe ou encore un spi. Leur volume est un compromis avec celui des cabines arrière... L'occasion de signaler que le ra-

deau de survie possède de son propre rangement, accessible depuis la jupe, sous le banc de barre, ce qui facilite sa mise à l'eau. Nous avons juste eu du mal à déverrouiller les ferrures du capot de fermeture. La manœuvre de port au moteur nous confirme que les 62 chevaux



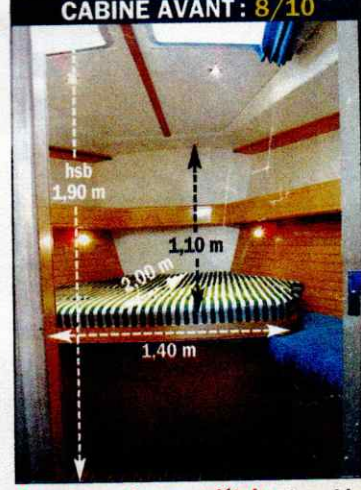
est la pièce maîtresse du bord. Son c est confortable, même à la gîte. rangements se font de part et d'au-de la table alors que les instruments t placés devant les yeux du naviga- : Ils sont visibles depuis le cockpit.



La cuisine en longueur ne manque ni de rangement ni de plan de travail. Un réfrigérateur complet cet ensemble. Des pontets sont prévus pour installer une sangle devant le réchaud, mais il faudra en prévoir une autre devant l'évier.



Au nombre de deux, elles sont très classiques. Les dessous des couchettes sont occupés par les réservoirs, ce qui limite le volume de rangement. Les deux hublots ouvrants permettent de créer un courant d'air.



Dans la version propriétaire, la cabine avant est impressionnante. Son lit, qui trône au centre, et sa hauteur sous barrots importante créent un volume convivial. Cette cabine possède son propre cabinet de toilette indépendant.

Feeling 44

Les chiffres de Voiles et Voiliers

Nanni diesel ne sont pas de trop pour contrer le fardage. Le Feeling est disponible avec des puissances allant de 50 à 75 chevaux. La solution la plus puissante apportera la sécurité accrue pour les manœuvres dans des petits ports par temps fort. Exactement les conditions que nous rencontrons aujourd'hui. Les cinq assis autour de la table carrée, installée en position centrale, nous apprécions sa bonne taille. La table est fixe sur bâbord. Une longue se tire sur tribord pour offrir des places assises, mais le passage vers la cabine avant est alors entravé. On se sent bien dans ce rétro et les grands panneaux de pont-plafond apportent une belle lumière. Le placage en hêtre très clair habille les emménagements est particulièrement lumineux.

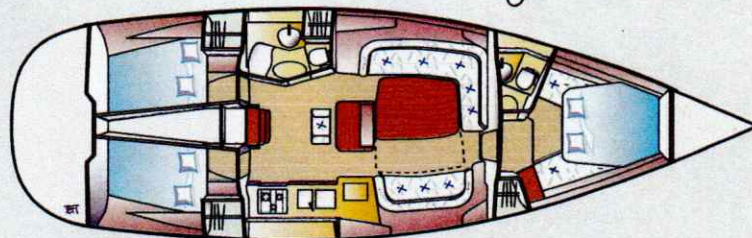
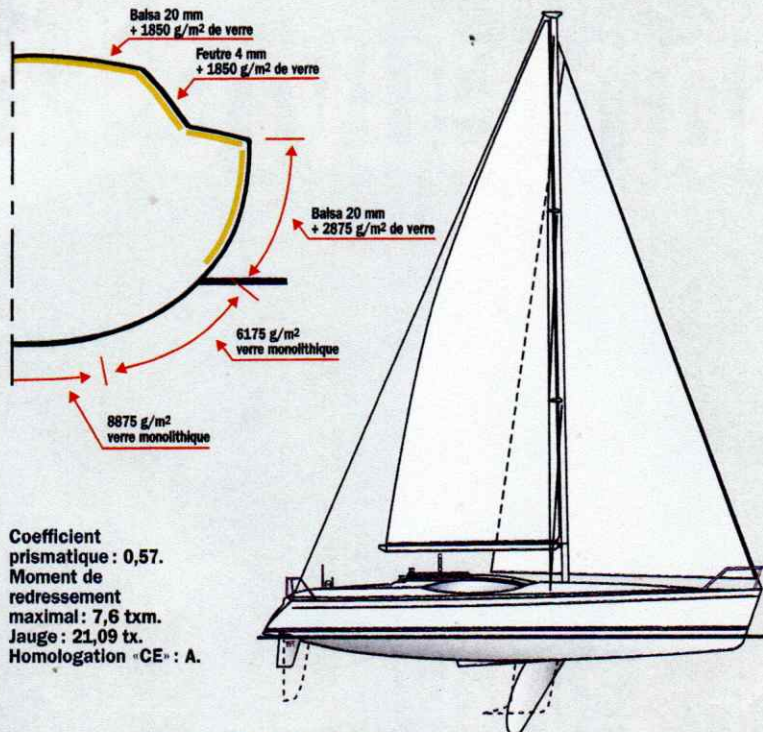
NOUS METTONS CAP AU SUD vers l'île d'Yeu. Nous allons pouvoir tester le Feeling 44 au portant. Si le vent assés, l'anémomètre affiche encore 20 nœuds. Nous décidons de passer le spi - un symétrique établi sur un tangon. Le reste de la gamme Feeling propose un spi asymétrique qui se gree sur un petit tangon à l'avant. Sur le 44, l'asymétrique se gree directement sur la ferrure de travée. Une fois établi, le speedo indique tout de suite deux nœuds pour stabiliser aux alentours de 10 nœuds. Nous sommes surpris par la stabilité de cette carène. Au cours de l'après-midi, différents barreaux se succèdent derrière la roue. Certains nous expérimentés que d'autres. Et puis le Feeling 44 ne nous mettra pas de difficulté. Même lorsque nous serons le vent, vers Port-Joinville, nous ne partirons jamais au lof. Son grand safran accompagné du grand tirant d'eau lui offre un comportement sans reproche.

Le modèle que nous essayons est en version quille longue en plomb, 1,20 mètres de tirant d'eau. En standard, ce bateau est livré avec une quille en fonte de 1,65 mètre allongée par un petit bulbe. Enfin la version dériveur intégral est disponible, confirmant le souhait de ne pas rester fidèle aux dériveurs. Le Feeling 44 devient ainsi le plus grand bateau de série dériveur intégral en polyester. Une configuration ne devrait pas modifier le comportement du bateau, mais qui ouvre d'autres horizons comme le rattrailoux ou l'échouage.

Enfin, le Feeling 44 devrait convenir à une clientèle recherchant un bateau sain, capable d'engranger les équipages sans fatiguer son équipage. Il est même possible d'envisager ce bateau, en version deux cabines, pour un grand voyage.

F.X.R. ●

COUPE DE LA COQUE



Architectes : Mortain-Mavrikios.
Constructeur : Kirié, boulevard de l'île Vertime, BP 231, 85106 Les Sables-d'Olonne Cedex, tél. 02.51.21.18.83, fax 02.51.21.58.49. Internet : www.kirie.com

Prix et options

Prix standard PTE 1,65 m avec moteur 62 ch Nanni :	220 108 €.	Lest plomb (2,20 m) :	2 133 €.
		Deux winches de spi :	2 711 €.
		Spinnaker triradial :	5 306 €.
Principales options		Accastillage de spi :	3 537 €.
Pack «électronique» :	3 398 €.	Passavants lattés teck :	16 173 €.
VHF :	860 €.	Capote bleu marine :	2 235 €.
GPS :	812 €.		
Radio CD :	643 €.	Prix du modèle essayé :	257 916 €.

Caractéristiques techniques comparées

	FEELING 44	Océanis 42 CC	GIB'SEA 43	SUN ODYSSEY 43 DS
Longueur coque	13,62 m	12,77 m	12,82 m	12,84 m
Flottaison	11,90 m	11,07 m	10,89 m	11,43 m
Largeur	4,25 m	3,91 m	4,26 m	4,19 m
Tirant d'eau	2,20, 1,65 ou 0,70-2,60 m	1,80 m	1,70 m	2,00 m
Voilure	98,50 m²	87 m²	90 m²	92 m²
Déplacement	8,50 t	9,00 t	10,30 t	9,30 t
Lest	2,40 t	nc	nc	2,95 t
Couchettes	5 à 8	6	6 à 8	5 à 7
Matériau	sandwich	polyester	polyester	polyester
Catégorie	A	A	A	A
Architecte(s)	Mortain-Mavrikios	Groupe Finot	J&J Design	Andrieu
Chantier	Kirié	Bénéteau	Dufour	Jeanneau
Prix ttc	220 108 €	182 690 €	175 109 €	203 560 €

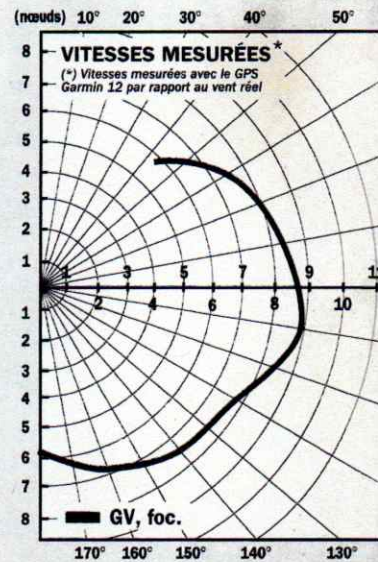
Points forts

- Comportement marin très sain.
- Emménagements innovants.
- Position des winches de foc.
- Performances.

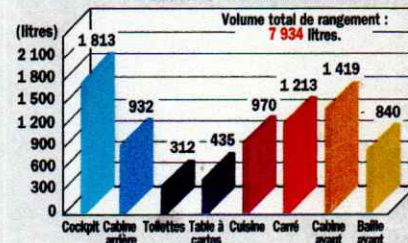
Points faibles

- Bords de rouf glissants.
- Position désagréable à la gîte dans le cockpit.
- Manque de main courante entre la descente et le carré.

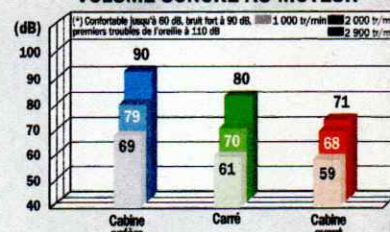
FIN



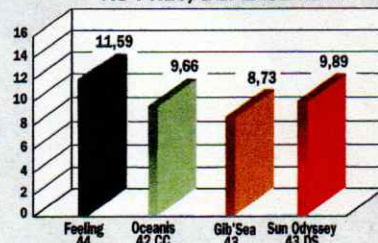
VOLUMES DE RANGEMENT



VOLUME SONORE AU MOTEUR*



SURFACE DE VOILE AU PRES/DÉPLACEMENT



VITESSE AU MOTEUR

