



Une étonnante impression de puissance se dégage du Feeling 720.

FEELING 720

Pour le plus petit voilier de sa nouvelle gamme, le chantier Kirié a cherché à créer, non pas un croiseur côtier, mais un vrai bateau de croisière pour aller en haute mer tout en respectant des dimensions aussi réduites que possible afin de rester dans un budget raisonnable.

Généralement, lorsqu'un chantier prépare un nouveau voilier d'environ sept mètres de long, il s'attache à ne pas dépasser le gabarit routier pour ne pas se priver de l'argument commercial du transport sur route. Naturellement, ce choix entraîne une limitation, non seulement de la largeur de la coque, mais aussi de son déplacement et, par conséquent, des sacrifices en matière

de confort ainsi que l'impossibilité d'une installation de moteur fixe.

Le Feeling 720, dessiné par les architectes Joubert et Nivellet à la demande des chantiers Kirié, mesure 2,70 m au maître bau, soit seulement 20 cm de plus que le gabarit routier, mais ces vingt centimètres comptent beaucoup si l'on compare ses caractéristiques avec des voiliers transpor-

tables de même longueur. En effet, son poids à vide de 1 800 kg prouve qu'il s'agit en fait d'un bateau beaucoup plus important et que ses concurrents directs sont plutôt le First 25, le Jouët 750, le Kelt 760, le Dufour 1800, pour ne citer que ceux-là.

La silhouette du Feeling 720 à flot confirme cette impression. Large et puissante, sa coque aux élancements courts évoque celle d'un gros bateau, en particulier lorsqu'on la voit de l'arrière, avec son tableau vraiment imposant. Nous avons à notre disposition pour essai le Feeling 720 et le 920, et, parfois, nous avons un instant d'hésitation pour les distinguer, bien que le 920 se situe lui-même comme un poids-lourd dans sa catégorie. Il faut dire aussi que le constructeur de ces deux modèles a tenu à uniformiser le plus possible leur présentation pour imposer dès leur lancement l'idée de gamme correspondant à ses projets. De ce fait, la marque habituelle des architectes passe au second plan derrière celle du chantier. Non content de standardiser les cou-

Un essai musclé que le Feeling 720 a subi sans défaillance.



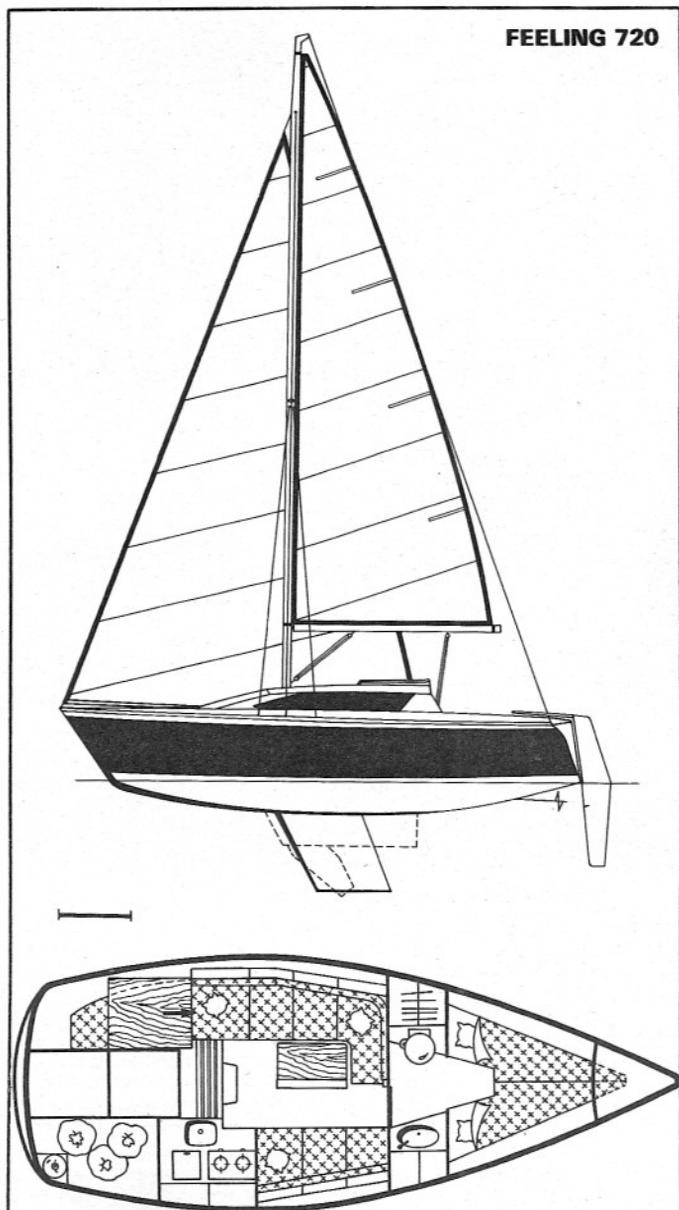
leurs et la décoration collée sur les bordés et sur le rouf, le constructeur a voulu donner un style commun à tous ses voiliers. Tableau arrière inversé et bombé, angles de cockpit arrondis, passavants concaves, long hublot de rouf fumé, le Feeling 720 possède tous les signes distinctifs de son origine. Le résultat est plutôt sympathique et, pour sa catégorie, le Feeling 720 semble soigné, en particulier grâce à ses bancs de cockpit en lattes d'Assamela, un luxe peu habituel dans les bateaux de cette taille.

Dessinée en dehors de toutes contraintes de jauge, la carène du Feeling 720 présente toutes les caractéristiques d'une conception moderne. A des entrées d'eau fines succèdent des fuites larges et presque plates avec une portance généreuse des volumes arrière destinée à favoriser la raideur à la voile. Sous la coque, aucun autre appendice qu'un aileron de lest à bords d'attaque et de fuite parallèles et légèrement inclinés vers l'arrière. Pour la version dériveur lesté, le lest relativement bien profilé comporte une dérive en tôle d'acier galvanisée, actionnée par un bout textile avec un winch sur le pied de table.

Sans aucun doute, la version quillard bénéficie d'un meilleur rendement du plan de dérive pour les allures de près. Le safran n'est pas le même pour les deux modèles. Dans le dériveur lesté, il coulisse verticalement sur une broche. Il n'est jamais très indiqué d'accrocher un safran directement sur un tableau arrière incliné mais, dans le cas présent, la pente est faible et la lame est dotée d'une compensation dans sa partie avant.

Nous avons visité le hall de fabrication des Feeling et nous avons retrouvé la qualité de fabrication et le sérieux de l'échantillonnage auxquels ce chantier nous a habitués avec ses voiliers mixtes. Les méthodes utilisées sont classiques : pas de contremoulages et pas de projection, mais un moulage au contact avec une alternance de mats et de rovings. Toutes les cloisons d'emménagements sont scellées sur la coque et nous avons noté la finition très propre des coffres et intérieurs de placards, les rares irrégularités de moulage étant habilement masquées par un « mouchetis laque », gel-coat constellé de petites taches multicolores.

FEELING 720



Architectes : Michel Joubert et Bernard Nivelte

Constructeur :

Constructions nautiques Kirié

Route de La Rochelle 85100

Les Sables-d'Olonne

Longueur hors tout : 7,50 m

Longueur coque : 7,20 m

Longueur flottaison : 6,20 m

Bau maxi : 2,70 m

Tirant d'eau : quillard 1,40 m, dériveur 0,75 m

Poids à vide : 1 700 kg

Lest : 650 kg

Grand-voile : 11,80 m²

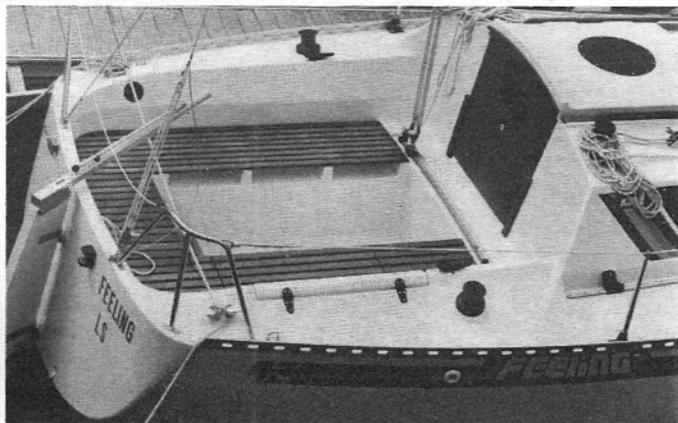
Génois : 19,10 m²

Spi : 39,60 m²

Prix, départ chantier avec grand-voile à 2 ris, génois médium et tourmentin, version hors-bord : 98 284 F, version moteur fixe 7,5 ch Volvo : 122 010 F. En dériveur lesté, version H.B. : 103 501 F, version I.B. : 127 228 F.



L'évolutivité n'est jamais prise en défaut en eau calme ou agitée.

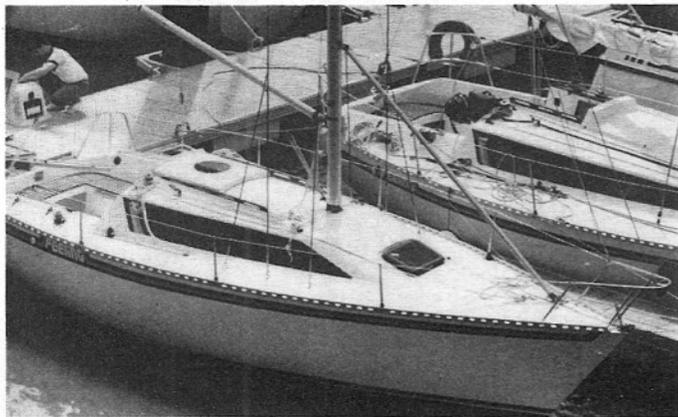


Un cockpit bien présenté pour un bateau de cette taille.

La coque est raidie par les cloisons longitudinales, mais aussi par un omega en mousse, nappé de stratifié, formant une ceinture sur laquelle les couchettes s'appuient contre le bordé. Au nombre des renforts, il faut compter les goussets en contre-plaqué multipliés scellés avec de nombreuses couches de tissu de verre

pour transmettre les efforts des cadènes des bas-haubans arrière à la coque. Les cadènes de gal-haubans et des bas-haubans avant sont prises sur les cloisons en 15 mm de carré et du poste avant. Pour le pont, le chantier utilise, non pas du balsa, mais du feutre, qui donne une rigidité pratiquement égale avec une épais-

Les passavants concaves ne sont pas très agréables au port.



seur moindre. Des inserts en contre-plaqué sont disposés à tous les emplacements de fixation de l'accastillage.

La liaison pont-coque est réalisée avec un montage à plat de deux lèvres scellées et boulonnées sur un cale-pied en alliage léger ajouré.

Le plan de pont du Feeling 720 recueille le bénéfice d'une largeur importante qui se prolonge jusqu'à l'arrière, de telle sorte que, malgré des hiloires de cockpit parallèles, les passavants conduisent sans obstacles de l'étrave au balcon arrière. Selon la mode actuelle lancée par Philippe Briand, ces passavants présentent une concavité marquée très agréable pour marcher au vent à la gîte, mais vraiment peu pratique au port. Pourtant, le Feeling 720 est plutôt bien pourvu en surfaces réservées à la circulation des équipiers, celles-ci étant particulièrement bien dégagées. Ainsi, les rails d'écoutes de foc sont collés contre le rouf et l'on passe très facilement entre les haubans et les filières.

Un coup d'œil sur l'ensemble des superstructures révèle également la présence d'antidérapant pratiquement sur toutes les surfaces où l'on marche, y compris sur le capot de descente. Ce dernier est muni en son centre d'un hublot fixe circulaire très caractéristique. On peut toutefois regretter l'absence d'un cache-capot, installation toujours utile sur un bateau de mer, même si l'on considère la console portecadran comme superflue sur un bateau de cette taille. Malgré l'entretien que cela représente, le constructeur n'a pas reculé devant la pose de deux belles mains courantes en bois sur le rouf et, avec les lattes des bancs de cockpit, le Feeling 720 est certainement le voilier de sa catégorie qui expose le plus de bois sur son pont. Le coup d'œil vaut bien une séance de vernis annuelle.

Entre le couvercle transversal de la soute du canot de survie et le petit bridge-deck avant portant le rail d'écoute de grand-voile, les bancs de cockpit mesurent 1,25 m, soit la place pour s'asseoir agréablement à deux de chaque côté. L'intervalle entre ces bancs est plutôt large, mais les pieds sont bien calés à la gîte. La cassure des dossiers est suffisamment marquée pour ne pas meurtrir les reins et, avec le stick livré en série, la position assise

sur les passavants ne manque pas de confort.

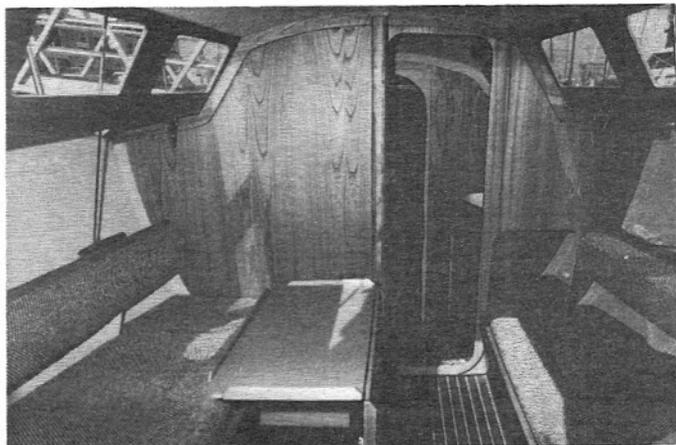
Le cockpit comporte un coffre unique, mais très spacieux dans la banquette tribord. On peut facilement y loger un moteur hors bord et son réservoir, toutefois, aucun cloisonnement n'est prévu pour les caler. Nous avons remarqué au coin du tableau arrière un petit logement contenant la bouteille de gaz et, sur la paroi avant, la pompe de cale à main actionnée par l'intérieur avec un levier assez peu accessible au fond de la cuisine.

L'accastillage d'amarrage est succinct, surtout pour l'arrière où l'absence de chaumards et l'emplacement des taquets rendent presque inévitable le ragage des amarres. A l'avant, la ferrure d'étrave comporte un davier et un chaumard, un seul taquet le long de la baille à mouillage servant à tourner tous les bouts. Pour une situation un peu compliquée avec d'autres bateaux à couple, ce sera certainement un peu juste.

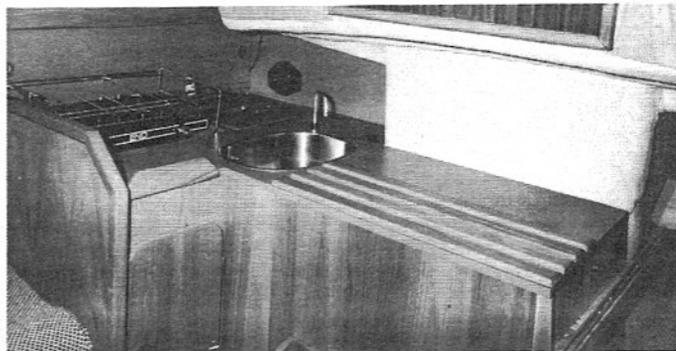
En revanche, nous n'avons relevé aucune lacune dans l'accastillage général, sauf une platine vide sur l'arrière du mât rappelant qu'un petit winch serait commode pour les bosses de ris et l'étrépage de bordure. Comme sur tous les croiseurs modernes, les manœuvres principales sont ramenées au cockpit avec un winch à tribord pour l'étrépage des drisses de foc et de grand-voile. Un montage particulièrement rigide des balcons et chandeliers inspire confiance, ainsi que la bonne tenue du mât par des bas-haubans avant et arrière gainés de plastique dans leur partie inférieure. Pour son premier voilier de croisière en rang de taille, le chantier n'a pas voulu prendre de risques pour bien fidéliser sa clientèle.

Un grand carré

Dans une optique de véritable bateau de croisière, les promoteurs du Feeling 720 ont cherché à réduire au maximum les éléments d'emménagement amovibles. En fait, seule la table à cartes disparaît en coulissant dans la partie cercueil de la couchette de navigateur. On pourrait certainement trouver un moyen pour la relever un peu quand elle est rangée. Pour le moment, elle ne laisse qu'une hauteur de 35 cm pour passer les jambes. Toutefois, elle coulisse facilement, et ses dimensions sont lar-



Large et clair, le carré est habillé de menuiseries en orme.



Une cuisine vaste, mais un peu enfoncée sous le cockpit.

gement prévues pour un format demi-grand aigle, y compris dans son compartiment intérieur.

Certains n'aiment pas les bateaux où l'on descend sur la cuisine. En réalité, dans le Feeling 720, il s'agit du coffre moteur qui agrandit le plan de travail à côté de l'évier. Nous aurions volontiers rajouté un petit cale-pied de chaque côté des quatre jolies lattes de bois servant de marches, mais glissantes à la gîte. Lorsqu'il ne contient pas de moteur fixe, ce qui est le cas dans quatre bateaux livrés sur cinq, ce coffre de grande contenance abrite sans difficulté les béquilles ou d'autres objets encombrants. La cuisine est bien équipée pour un bateau de cette taille, avec plusieurs compartiments de rangement et même une assez grande glacière. L'eau de la pompe à pied provient d'une « vache » en néoprène de 50 litres qui est même amarrée à ses quatre coins, fait assez rare pour mériter d'être signalé.

La largeur de la coque est suffisante pour que la présence d'une table fixe ne soit pas gênante au milieu du carré. On a

même gagné de la surface de plancher en inclinant les façades de couchettes. Avec des matelas rembourrés et des dossiers capitonnés contre les équipets latéraux, un coin vraiment confortable est obtenu pour la détente des quatre ou cinq personnes pouvant composer l'équipage. Il faut ajouter que la présentation intérieure est plaisante avec ses panneaux en orme, bois clair, et ses vaigrages en tissu collé aussi bien sur les bordés qu'au plafond. Depuis le Salon 83, les vaigrages du carré sont en bois latté verni.

Evidemment, la hauteur sous barrots est un peu limitée et, en l'absence d'astuce comme un pavillon ouvrant, on ne dispose que de 1,68 m dans la descente. Dans le cabinet de toilette séparé du carré par une bonne porte coulissante, cette hauteur se réduit à 1,45 m, mais un espace très convenable est laissé pour se retourner. Classique, le poste avant se ferme par un rideau à fermeture Eclair, et sa couchette double mesure 1,68 m x 2 m, ce qui n'est pas évident à l'œil, car elle est assez pointue et



La table à cartes coulisse sur la couchette du navigateur.

laisse juste la hauteur pour s'asseoir. A noter que les nouveaux modèles sont munis d'équipets à la tête des couchettes avant.

En dehors du fait que le Feeling 720 oblige son équipage à vivre plutôt assis que debout, ce qui est normal pour une coque dépassant de peu sept mètres, nous avons été déçus de ne trouver aucune poignée ni main courante à l'intérieur, l'aération permanente se résumant à une grille dans la porte d'entrée. C'est peu de chose à modifier pour que les emménagements deviennent aussi fonctionnels qu'ils sont plaisants.

Un vrai bateau de mer

Le constructeur nous avait réservé des conditions de temps « sur mesure » pour tester les qualités marines du bateau et, à voir les index vrillés sur la tempe de certains marins dans le chenal, il ne faisait pas une mer à mettre un plaisancier moyen dehors. A quatre hommes d'équipages entraînés, nous étions prêts à affronter un vent de 25 nœuds réguliers, et surtout une mer grossie par plusieurs jours de gros temps d'ouest. Pour sortir des Sables-d'Olonne dans ces conditions, il est agréable de s'appuyer sur l'expérience pratique d'un coureur pratique du pays et, après quelques très courts bords pour rester parfaitement dans l'axe du chenal encadré de rouleaux déferlants, nous avons attaqué un grand bord de près dans des creux de trois à quatre mètres. Avec quatre équipiers en rappel,

le Feeling 720 portait allègrement son foc n° 1 et un ris dans la grand-voile, et nous avions préféré un léger surtoilage pour éviter que le bateau ne soit trop déventé dans le fond des vagues. Le plus impressionnant était naturellement la retombée après l'escalade souvent abrupte, et c'est là que nous nous sommes rendu compte très rapidement que le Feeling 720 se tirait de cette épreuve à son plus grand avantage, se bornant souvent à un petit cognement de l'étrave pour témoigner de l'importance des murs que nous lui faisons franchir.

Dire que nous n'avons pas pris quelques bonnes douches d'eau blanche ou même verte serait mentir, mais à aucun moment nous n'avons éprouvé d'inquiétude sur les capacités de cette coque, et nous avons même noté qu'elle mouillait relativement peu pour de telles conditions. Après environ deux heures de ce jeu, nous avons gagné plusieurs milles au vent et nous avons le droit à une récréation. Le mot s'applique parfaitement lorsqu'on dispose d'un voilier qui dévale chaque vague en surfant avec la plus grande aisance sans que le barreur ne sente le contrôle de la barre diminuer de manière désagréable.

Sur un plan d'eau plus calme, nous avons testé l'évolutivité de ce voilier qui n'est jamais prise en défaut. La coque est raide à la toile et sa puissance surprend. Elle se traduit par des accélérations

franches après le virement de bord, avec toutefois une légère tendance à démarrer un peu en crabe à petite vitesse. Un rapide bord de spi à l'abri des jetées nous a confortés dans notre impression d'un bateau qui se tient bien debout malgré sa longueur limitée, et nous sommes parvenus à contrôler des départs au lof en tirant sur la barre énergiquement, ce qui prouve l'efficacité du safran.

Notre bateau était dépourvu de moteur, mais nous n'avons jamais eu de difficulté, ni à tirer des bords courts entre les jetées, ni à remonter entre les pontons sous grand-voile seule. Bien sûr, le constructeur nous avait fourni la version la plus performante avec un puits moteur non découpé et un aileron fixe. Il est certain que la version dériveur lesté, déjà un peu plus lourde, perdra encore beaucoup de brillant dans ses performances si on ajoute un moteur fixe. Mais, dans tous les cas, le Feeling 720 peut être considéré comme un bateau sain et parfaitement marin, répondant ainsi au programme de vrai bateau de croisière tracé par le constructeur.

Ces qualités alliées à une présentation soignée aussi bien extérieurement qu'intérieurement justifient un prix qui le situe au niveau de concurrents un peu plus longs et devraient lui valoir la clientèle des plaisanciers qui ne sont pas convaincus de l'utilité de la cabine arrière.

Didier MAUPAS ■

Dévaler les vagues est une vraie « récréation ».

