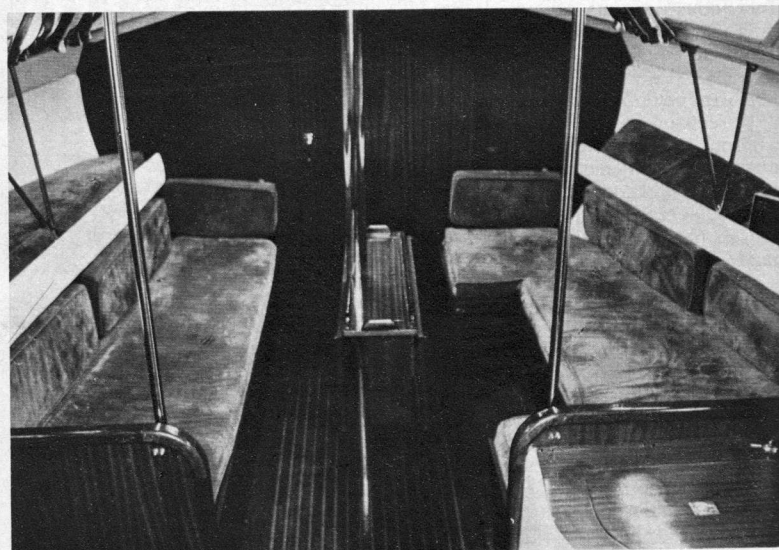
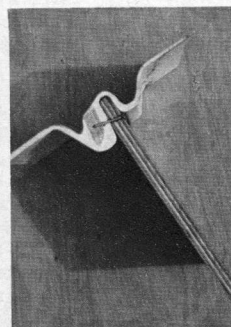
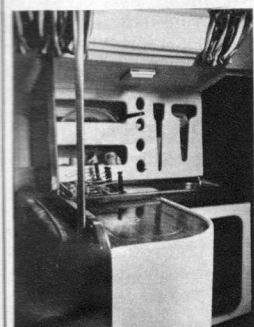
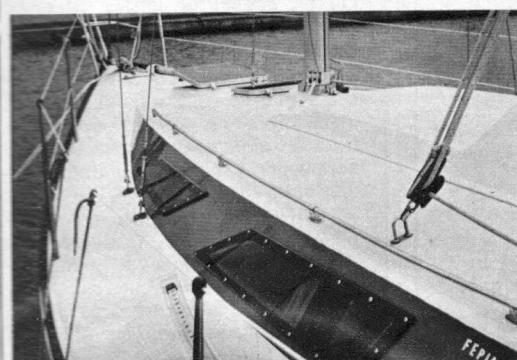


	STANDARD	SPORT	HALF-TONNER	DERIVEUR
Tirant d'eau	1,60 m	1,68 m	1,80 m	1,80 m 0,60 m
Poids en ordre de marche	3 800 kg			3 100 kg
Lest	1 380 kg			850 kg int. 250 kg dérive
Hauteur du mât	10,50 m	11,50 m	12,64 m	10,50 m
Gréement	en tête	en tête	7/8°	en tête
Surface de voile :				
Grand-voile	16,38 m ²	20,17 m ²	22,31 m ²	16,38 m ²
Génois léger		38,92 m ²	36,22 m ²	
Génois lourd	32,93 m ²	37,89 m ²	35,11 m ²	32,93 m ²
Génois médium		33,26 m ²	30,73 m ²	
Foc n°1	15,45 m ²	16,10 m ²	19,10 m ²	15,45 m ²
Foc n°2	11,63 m ²	11,65 m ²	16,85 m ²	11,63 m ²
Tourmentin	6,60 m ²	6,90 m ²	14,00 m ²	6,60 m ²
Spinnaker	70,00 m ²	80,00 m ²	76,00 m ²	70,00 m ²
Reacher		42,00 m ²		



Le carré, très spacieux, reçoit huit convives à l'heure des repas, et quatre dormeurs à l'heure du sommeil.



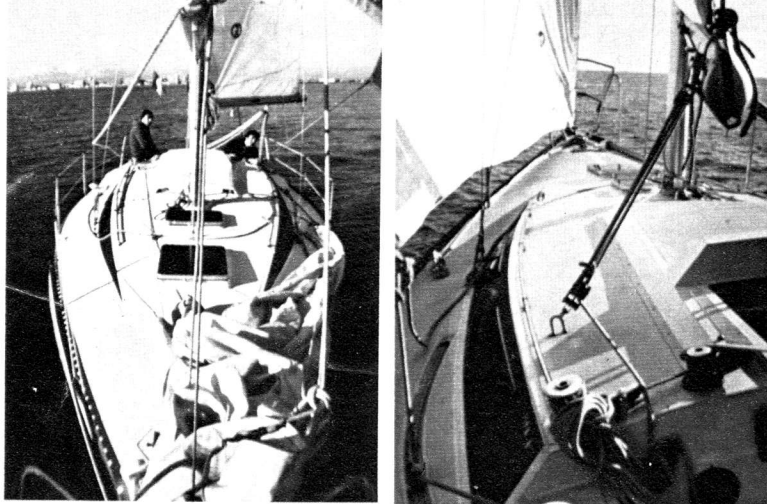
1 — Le rouf en sifflet reçoit une main courante efficace, sinon remarquable par son esthétique.

2 — Le cockpit, carré et large, est entouré de hauts dossiers. Un hublot, inhabituel à cet emplacement, éclaire les couchettes arrière.

3 — La carène, quoique très travaillée, déplace heureusement peu d'eau.

4 — Le coin cuisine et ses bacs de rangement pour la vaisselle. Un réchaud à cardan doit bientôt remplacer les feux fixes.

5 — L'astuce qui rend accessible à tous les bricoleurs amateurs la pose des cloisons et des tablettes : celles-ci viennent s'encaster dans des nervures prévues dans les contre-moulages de coque et de pont.



Le pont du Féria présente des passavants caractéristiques très larges (photo de gauche) dans lesquels les rails de foc sont noyés (photo de droite).

En bas

A l'intérieur, sitôt au bas des quatre marches qui permettent d'accéder à la cabine, je suis surpris par la sensation d'espace qu'offre ce bateau de neuf mètres. La cloison principale du carré, située habituellement au niveau de l'épontille, est avancée de presque un mètre, ce qui agrandit considérablement le volume intérieur du carré. Autour de la table, et sans nous gêner, nous pouvons déguster le Barolo accompagné de tranches de chorizo et de boudin blanc en guise de repas.

Pendant ce temps, la paëlla chauffe sur le réchaud deux feux fixes. Mais précisons tout de suite que la cuisine, située en bas de la descente à tribord, est disposée en L, va être entièrement pensée et recevra un réchaud à carter, en plus du petit évier et d'une grande glacière.

Au-dessus de la cuisine, des cloisonnements en plastique permettent un rangement de la vaisselle. Toutefois, les découpes de ces rangements ne sont pas toujours des plus pratiques.

Le poste avant, séparé du carré par une belle porte en bois, abrite le coin toilettes, w.c., douche et, sur l'avant, un énorme espace pour le rangement des voiles. Un panneau teinté de grande dimension assure la ventilation et l'éclairage de la cabine et permet de passer les voiles sur le pont.

J'en viens à la grande particularité de ce bateau de neuf mètres : ses deux cabines arrière complètement indépendantes et séparées du carré par une porte. Une version à sept couchettes remplace la cabine tribord par une seule couchette et un grand coffre accessible du cockpit. La cabine arrière tribord comprend un petit espace pour se changer — juste ce qu'il faut, pas un centimètre de plus — une penderie et une couchette double de 1,20 mètre de large sur laquelle il est possible de s'asseoir pour lire. Sans être spacieuse, cette cabine n'est pas étroite et elle donne pas l'impression d'être « dans un cercueil », comme sur certains bateaux. Elle est fort agréable car entièrement isolée du carré. Malheureusement, elle est située juste en-dessus des winches, dont les cliquetis perturbent quelque peu le sommeil. L'éclairage et la ventilation sont assurés par un petit hublot donnant sur l'extérieur et un hublot s'ouvrant sur le cockpit.

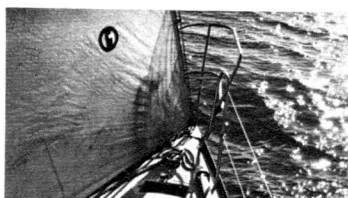
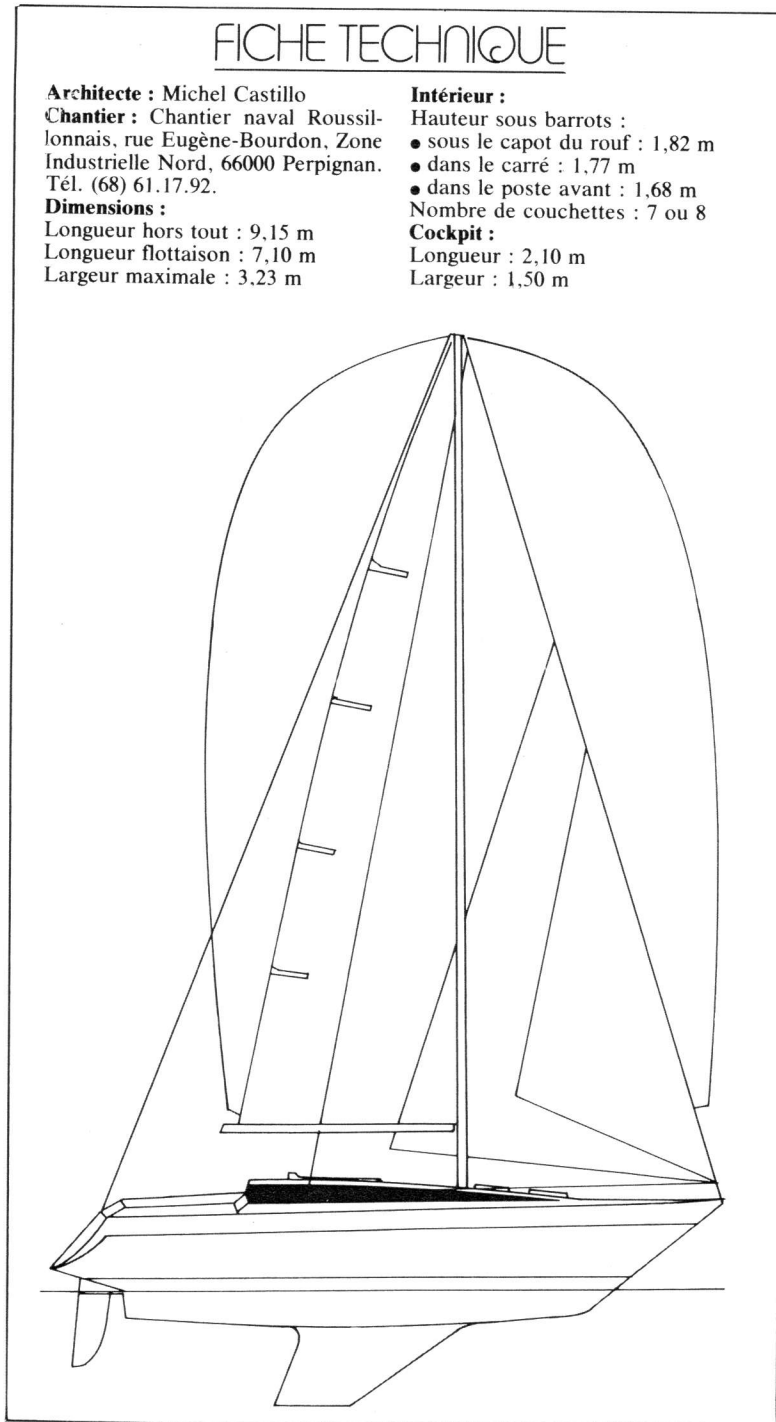
Kit ou double

Pour posséder un Féria à moitié prix, armez-vous d'un marteau, d'un tournevis et de beaucoup de pa-

FICHE TECHNIQUE

Architecte : Michel Castillo
Chantier : Chantier naval Roussillonais, rue Eugène-Bourdon, Zone Industrielle Nord, 66000 Perpignan. Tél. (68) 61.17.92.
Dimensions :
 Longueur hors tout : 9,15 m
 Longueur flottaison : 7,10 m
 Largeur maximale : 3,23 m

Intérieur :
 Hauteur sous barrots :
 ● sous le capot du rouf : 1,82 m
 ● dans le carré : 1,77 m
 ● dans le poste avant : 1,68 m
 Nombre de couchettes : 7 ou 8
Cockpit :
 Longueur : 2,10 m
 Largeur : 1,50 m



Le balcon avant est en deux parties pour permettre de passer le génois au large. Noter la baille à mouillage, qui reçoit l'ancre inversée, et le carénage maintenant l'extrémité du tangon.

tience. Le chantier naval Roussillonais propose en effet trois formules de kits plus ou moins élaborées. Mais les différentes pièces du bateau sont disponibles séparément et chaque constructeur amateur peut choisir ses éléments en fonction de sa compétence technique et — ou — de ses capacités financières.

La formule la plus simplifiée, le kit n° 1 (39 984 francs) se compose de la coque et du pont assemblés, de la ferrure d'étrave, de la console pour les instruments, des dessus des coffres du cockpit, de la quille montée et du gouvernail.

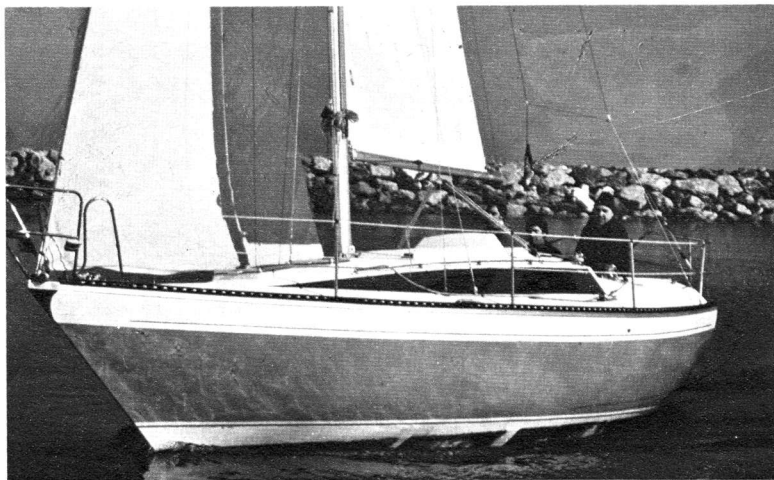
La seconde formule comprend, en plus des pièces du kit n° 1, les contre-moulages intérieurs de la coque et du pont, les diverses pièces d'aménagement en polyester ainsi que les gabarits en papier cartonné à l'échelle réelle des panneaux et pièces de menuiserie (65 856 francs). Le bricoleur peut ainsi choisir la qualité et l'essence du bois ou profiter, par exemple, des remises consenties par son menuisier. Si une pièce délicate le rebute, il a toujours la possibilité de se la procurer toute faite au chantier.

Des deux formules, la seconde est certainement la plus séduisante car les contre-moulages de pont et de coque ont été spécialement conçus pour recevoir aisément toutes les cloisons intérieures et faciliter l'aménagement intérieur. Dans les contre-moulages, un astucieux système de double nervure, dont l'une est plus haute que l'autre, permet de glisser en place toutes les pièces de menuiserie et de les fixer à l'aide de vis.

Attention ! La seconde formule nécessite de se plier aux dispositions d'aménagements prévues par le constructeur, alors que la première laisse libre cours à l'imagination du navigateur-bricoleur.

La troisième formule comprend le bateau complet avec espars, gréement dormant, accastillage de pont, balcons, w.c., sans voiles mais avec toute la menuiserie intérieure découpée en contre-plaqué acajou non verni à chant collé (84 672 francs).

Le Féria 9M est donc disponible avec trois possibilités plus ou moins élaborées qui permettent, en supprimant des frais de main-d'œuvre, de réduire le prix de revient définitif du bateau. Mais ces formules nécessitent de nombreuses heures de travail pour un bricoleur amateur : 2 000 à 2 500 heures environ à partir du kit n° 1, 1 800 à 2 000 heures à partir du kit n° 2 et 300 à 600 heures pour le kit n° 3, suivant la compétence du bricoleur. Si vous n'avez pas cette patience, le bateau peut être entièrement terminé au chantier et livré clef en main (150 528 francs ttc). □



Le Féria, un bateau à multiples visages au prix séduisant.

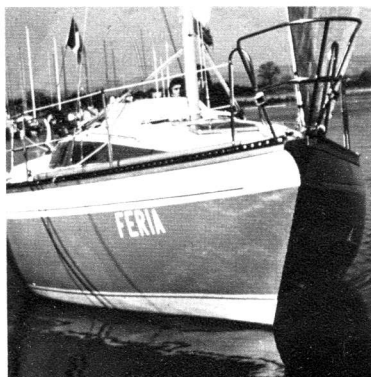
Quatre versions d'un même voilier FIESTA EN FERIA

*par Olivier Babin
photos de l'auteur*

Le Féria, dû à l'architecte constructeur Michel Castillo, équipier sur les Guia de Giorgio Falck, est un neuf mètres qui vit une fiesta permanente proposée selon vos goûts intimes : standard, sport, half-tonner ou dériveur. Chacune de ces versions est disponible à différents stades de finition.

Sur les deux versions standard et sport, la coque est identique, seules la hauteur du mât et la profondeur de la quille changent. La version half-tonner a, par contre, une coque un peu plus plate, un mât et une quille d'une taille supérieure et un gréement 7/8^e. La version dériveur lesté reçoit la coque légèrement aplatie du half-tonner et deux safrans pour pouvoir reposer sur le fond sans béquilles. Le gréement est identique à celui de la version standard.

L'avant du Féria, à la fois pincé et bombé, l'empêche de trop taper au près.



Le bau maximum, reculé aux deux tiers, se prolonge en douceur jusqu'au tableau arrière.



La bouteille de Rivesaltes vient d'exploser sur l'étrave élançée. De douces effluves se dégagent dans l'air rafraîchi par la tramontane. Nous embarquons sur notre Féria 9M standard, profitant de la légère brise pour sortir du port sous spi. Le bateau accélère doucement et se glisse entre les jetées du Canet-Plage. Bientôt, le bateau file allègrement, tiré par les 70 mètres carrés du spi radial. La Méditerranée est encore toute secouée du coup de vent de la veille.

Dans le cockpit, nous manœuvrons à trois sans nous gêner. Ce cockpit, pour une fois, ne ressemble pas trop à une baignoire, en partie grâce aux bancs en caillebotis qui l'entourent. Ces caillebotis, qui conservent nos séants bien au sec, sont, de plus, fort utiles car aucune hiloire ne vient empêcher l'eau glissant sur le rouf de se diriger vers le cockpit. La descente, par contre, est bien protégée par le tableau des instruments de navigation sur l'avant et par les capots de protection des retours de drisse de chaque côté.

Une astuce de conception a consisté à augmenter la hauteur du pont d'une vingtaine de centimètres de chaque côté du cockpit pour loger deux cabines arrière. La taille de ces cabines, situées de part et d'autre du cockpit, est ainsi améliorée et la hauteur des dossiers du cockpit augmentée. Peut-être les dossiers mériteraient-ils d'être un peu plus inclinés, mais alors le volume des cabines serait diminué. Un juste compromis a dû être trouvé.

Pendant que le bateau continue tranquillement sa progression sous spi, j'en profite pour faire le tour du propriétaire. Les plat-bords latéraux sont légèrement inclinés vers l'extérieur, ce qui donne à ceux qui n'ont pas le pied marin une certaine sensation d'insécurité lorsque le bateau est à plat, aux allures portantes ou à quai ! Cette disposition s'avère plus pratique pour se rendre à l'avant en passant du côté au vent, mais ne vous hasardez pas du côté sous le vent... Vous avez bien sûr la ressource d'emprunter le rouf, qui est très plat, ou de vous tenir à l'imposante main courante.

Nous remontons maintenant au vent. Au près, le bateau passe bien le clapot sans taper outre mesure. Le génois, gréé en tête de mât et dont la drisse revient au cockpit, se glisse entre les deux parties du balcon avant. Ce type de balcon, issu des bateaux de course au large, est certes très efficace pour le rendement des voiles d'avant mais retire par trop de rigidité au balcon. L'angle du point de tire de génois est réglable par l'intermédiaire d'un chariot coulissant dans un grand rail courbe noyé dans le pont.

Dans le cockpit, deux winches MC Marine à deux vitesses servent pour border les voiles d'avant. Deux autres winches de même marque, à une vitesse avec retour, sont placés sur le rouf ; ils servent à étarquer les drisses.

La grand-voile est réglée par un double palan d'écoute comme sur le « Bes » de Paul Elvström, mais un barre d'écoute qui se place sur le devant de la descente est disponible en option pour les inconditionnels de ce système.

Le bateau est un peu trop ardent, mais après quelques réglages de la tension du pataras, tout revient dans l'ordre et il continue en douceur sa progression vers le large. Le compas demi-sphérique situé sur la cloison du rouf indique le cap 140.

Nous virons, le génois passe bien, mais le système à deux palans de grand-voile impose de choquer l'écoute au vent et de border celle sous le vent. Le compas indique désormais 225°. Quatre-vingt-cinq degrés d'un bord à l'autre, ce n'est pas si mal pour un bateau qui ne s'annonce pas comme une « bête de course ». Quelques heures plus tard, le vent s'étant levé et le foc n° 1 ayant pris la place du génois, nous recommençons l'expérience et obtenons soixante degrés d'un bord à l'autre. Effectivement, le bateau fait bon train à trente degrés du vent, s'effrayant son chemin dans le clapot qui subsiste encore.

Il est temps de rentrer. Avant de faire demi-tour, je descends porter point sur la carte. La table à carte, située sur bâbord au bas de la descente, fait face à la coque. Je m'assied sur le petit banc prévu à cet effet et commence à tracer les droites.

« Paré à virer », crie le barreur !

Le bateau se redresse puis reprend sa progression bâbord amures. J'ai soudain l'étrange sensation de me retrouver en équilibre avec la table à cartes presque au-dessus de la tête. Dans cette position, l'accès au tiroir à cartes est bien entendu impossible. Ce tiroir sera prochainement remplacé par une tablette s'ouvrant sur le dessus.

Nous franchissons la passe d'entrée du port et affalons les voiles pendant que Michel s'occupe du moteur. Le moteur, un Yanmar de douze chevaux, après quelques hurlements lugubres, consent à nous mener à bon port. Le bateau évolue avec grande facilité entre les pannes et les lignes des pêcheurs, ce qui m'étonne quelque peu. Aussi, pour déceler quelques faiblesses, je décide de reculer jusqu'à la panne. Mais le bateau se sort très facilement de l'exercice et vient se ranger avec aisance le long du quai.