

# BATEAUX

LE MAGAZINE DE TOUTE LA PLAISANCE

NOUVELLE  
FORMULE

## COMBIEN DE TEMPS VIT UN VOILIER ?

LA LONGÉVITÉ DES MATÉRIAUX - COMMENT LA PROLONGER



es nouveaux  
éfis de Poupon

À NAVIGUER  
ystérieuse  
vière d'Étel



**SENS MARIN**  
Apprivoiser  
le vent

**EQUIPEMENT**  
Choisir les  
bons cordages

**ENCYCLOPÉDIE**  
Histoires  
de winches

**VENDÉE GLOBE**  
Pourquoi les  
60 pieds sont-ils  
si larges ?

**26 PAGES  
D'ESSAIS  
ENCORE PLUS  
COMPLETS**

M 01200 - 610 S - F: 5,00 € - RD



## OCCASION

Quatre dériveurs habitables en polyester, de 4000 € à 65000 €. PAR OLIVIER LE CARRER

**KELT 5,50**  
5,45 M - à partir de **4000 €**



DR

# LA CROISIÈRE AVEC **ACCÈS DIRECT**



**KELT 707**  
6,90 M - à partir de **8000 €**

DANIEL BAREL



**KELT 8,50/FEELING 29 DI**  
8,50 M - à partir de **23 000 €**

GILBERT LE COSSIC

# LA PLAGE



**KELT 11,20/FEELING 39 DI**  
11,08 M - à partir de **65 000 €**

PLISSON

**KELT 5,50**  
5,45 M - à partir de 4 000 €

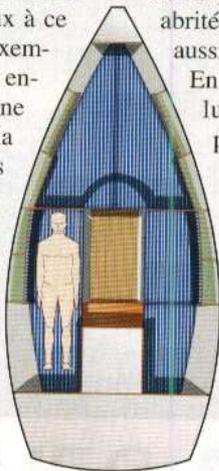


Sans doute l'un des meilleurs rapports prestations/prix pour qui cherche un voilier simplissime à naviguer, accueillant à l'intérieur et capable de se glisser - en version dériveur - dans n'importe quel abri contenant au moins 30 cm d'eau. Pour le prix d'un engin de plage, voilà un vrai bateau de mer capable d'embarquer quatre personnes et de les loger pour une nuit, un week-end, ou plus si on a le goût prononcé pour les charmes spartiates du camping côtier.

Paradoxe, cet habitable à l'allure bonhomme est né en 1977 sous le crayon d'un jeune architecte, plus connu aujourd'hui pour ses machines de record : Gilles Ollier, créateur

## SIMPLE ET DURABLE

du chantier Multiplast d'où sont sortis une bonne part des meilleurs multicoques de course actuels. Le 5,50 m avait été conçu pour répondre à la jauge de la Micro Cup, une épreuve lancée par la rédaction de *Bateaux* dans le but de susciter des successeurs au Corsaire. Trop sage pour prétendre aux podiums dans cette catégorie, le plus petit des Kelt n'en est pas moins l'un des modèles répondant le mieux à ce cahier des charges. 600 exemplaires ont été produits entre 1978 et 1982, pour une bonne part équipés de la dérive sabre, les autres dotés d'une quille fixe qui les rend beaucoup moins intéressants, leur tirant d'eau fixe étant à la fois trop faible pour avoir un rendement équivalent au dériveur au près serré, et trop grand pour profiter d'un accès facile au rivage. Ils



**Seul inconvénient de la version dériveur : l'encombrement du puits.**

sont de ce fait moins recherchés et peuvent parfois se négocier en dessous de 4 000 €. Le dériveur autorise, lui, toutes les fantaisies, capable de poser confortablement ses fonds plats sur une plage bien abritée et de retrouver l'eau tout aussi facilement après la pause.

En navigation, le plan de voilure très ramassé le rend paresseux dans les louvoya-ges peu ventés et clapoteux, mais le bateau est toujours vivant, et surtout très facile et sécurisant dans la brise. Le dépouillement de ce voilier facile à transporter en fait une affaire sans gros risque en occasion : il suffit de vérifier l'état des fonds et de la dérive.



D.R.

### FICHE TECHNIQUE

Longueur de la coque	5,45 m
Longueur de flottaison	4,80 m
Bau maximum	2,42 m
Bau flottaison	1,87 m
Tirant d'eau maximum	1,10 m
Tirant d'eau minimum	0,25 m
Tirant d'air	8,40 m
Poids du lest	170 kg (dont 70 kg de dérive)
Nature du lest	plomb
Déplacement léger	600 kg
Voilure au près	18,50 m <sup>2</sup>
Surface grand-voile	10,50 m <sup>2</sup>
Surface génois	8 m <sup>2</sup>
Surface spi	18,50 m <sup>2</sup>
Architecte	Gilles Ollier
Constructeur	Kelt Marine

**KELT 707**  
6,90 M - à partir de 8 000 €

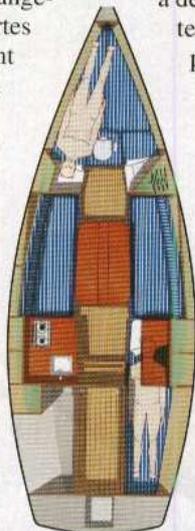


Une drôle de série atypique qui a eu du mal à se faire une place sur le marché : seulement 150 exemplaires ont été livrés pendant la période de production, entre 1981 et 1987. Bien adapté comme voilier minimal de croisière côtière pour deux à quatre personnes, le 707 a vraisemblablement souffert d'une silhouette inhabituelle et de l'évolution de la demande vers des unités de plus en plus volumineuses et dotées d'un moteur fixe. Reste aujourd'hui un bateau plein d'atouts pour un propriétaire ayant une vision réaliste de l'usage d'un voilier de cette taille et cherchant à cumuler l'attrait du transport sur route, des qualités marines suffi-

## OBJECTIF POLYVALENCE

santes pour un programme ambitieux (incluant par exemple des virées aux îles anglo-normandes, voire en Angleterre), et des aménagements fonctionnels. Ceux-ci sont certes limités en hauteur mais profitent d'une excellente ergonomie et de tous les attributs d'un vrai croiseur : cuisine, rangements variés, table à cartes amovible astucieusement placée au-dessus de la couchette tribord.

Les inconditionnels de l'échouage noteront que la présence d'un saumon de lest sous la coque de la version dériveur impose l'usage des béquilles, mais que celles-ci ne représentent pas une contrainte, l'architecte Philippe Briand ayant eu la bonne idée de les intégrer dans la coque, avec un sys-



**Hauteur limitée, mais tout ce qu'il faut pour vivre réellement à bord.**

tème télescopique satisfaisant à l'usage. En navigation, l'avantage va ici presque systématiquement à la version quillard, le modèle à dérive pivotante étant un peu technique à faire marcher au près, notamment par vent léger. Les cours diffèrent peu d'une version à l'autre ; en revanche, on peut noter une surcote pour les millésimes à partir de 1986, rebaptisés Kelt 24, et homologués insubmersibles. Pas de faiblesse particulière à surveiller, hormis l'état des appendices mobiles et de leurs accessoires, notamment le dispositif de safran et le treuil de dérive.



DANIEL BARLE

### FICHE TECHNIQUE

Longueur de la coque	6,90 m
Longueur de flottaison	6,15 m
Bau maximum	2,42 m
Bau flottaison	2,08 m
Tirant d'eau maximum	1,61 m
Tirant d'eau minimum	0,53 m
Tirant d'air	9,65 m
Poids du lest	500 kg (dont 300 kg de dérive)
Nature du lest	fonte
Déplacement léger	1 550 kg
Voilure au près	25,90 m <sup>2</sup>
Surface grand-voile	12,70 m <sup>2</sup>
Surface génois	13,20 m <sup>2</sup>
Surface spi	26 m <sup>2</sup>
Architecte	Philippe Briand
Constructeur	Kelt Marine

**KELT 8,50 / FEELING 29 DI**  
8,50 M - à partir de **23 000 €**



Vingt-cinq ans après avoir fait sensation lors de son lancement – notamment en raison de son étrave épaisse, tout en rondeurs, typique des plans Vaton de l'époque –, le 8,50 reste un bateau d'autant plus convoité qu'on lui connaît peu de concurrents, au moins en ce qui concerne la version dériveur intégral. Si le look novateur d'alors a un peu vieilli – mais, somme toute, moins que d'autres –, l'essentiel est toujours aussi séduisant : moins de 70 cm de tirant d'eau pour un voilier plaisant à naviguer, capable de loger confortablement un équipage de quatre personnes et de permettre de vraies traversées rendant accessibles tous les trésors

## LA VALEUR SÛRE

des côtes européennes... Moins performant d'une façon générale, et en particulier au près, que des rivaux comme l'Arcadia (Jeanneau) ou le First 29 (Bénéteau), ce Kelt n'en offre pas moins un excellent bilan sous voiles, avec une prédilection pour les allures de largue, de préférence dans le médium ou la brise. Les quelques dixièmes et degrés perdus au près serré sont compensés par un confort dans le clapot plutôt supérieur à la moyenne. Le choix de la version dériveur intégral se paie logiquement par un peu plus de traînée et un peu moins de rendement au près serré, mais également par une barre moins efficace en raison de la moindre surface du safran.

Justement élu Bateau de l'année en 1984, le 8,50



**Moins spacieux que les 8,50 m les plus récents, mais très fonctionnel et lumineux.**

est devenu deux ans plus tard Kelt 29 – sans évolution notable – puis Feeling 29 DI à partir de 1987, quand le chantier sablais Kirié a repris l'entreprise Kelt après son dépôt de bilan. Près de 1 200 unités ont été ainsi construites entre 1983 et 1996. Profitant d'une finition plus soignée que les Kelt, les Feeling sont logiquement à des prix légèrement plus élevés. L'intérieur des premiers millésimes mérite le plus souvent un bon rafraîchissement, mais le gros œuvre ne pose généralement pas de problème, montrant l'efficacité de l'ensemble de la conception, et tout spécialement de la galette de fonte protégeant les fonds à l'échouage.



D.R.

### FICHE TECHNIQUE

Longueur de la coque	8,50 m
Longueur de flottaison	7,50 m
Bau maximum	3,10 m
Bau flottaison	2,70 m
Tirant d'eau maximum	1,80 m
Tirant d'eau minimum	0,65 m
Tirant d'air	12 m
Poids du lest	1 200 kg
Nature du lest	fonte
Déplacement lège	2 800 kg
Voilure au près	45 m <sup>2</sup>
Surface grand-voile	19 m <sup>2</sup>
Surface génois	26 m <sup>2</sup>
Surface spi	63 m <sup>2</sup>
Architectes	G. Vaton/P. Roséo
Constructeur Kelt Marine (puis Kirié)	

**KELT 11,20/FEELING 39 DI**  
11,08 M - à partir de **65 000 €**



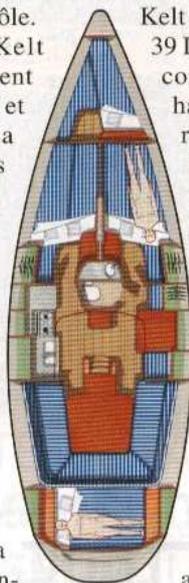
Un précurseur en matière de dériveur de haute mer en polyester, à une époque où l'alu semblait le seul choix possible pour les amateurs de grande croisière avec tirant d'eau mobile. Gilles Vaton – l'architecte – et Gilles Le Baud – le fondateur du chantier Kelt – avaient alors repris le style général du très apprécié 8,50, avec des options encore plus originales autorisées par la taille, à commencer par le séduisant carré arrière, placé sous le cockpit. Résultat : un bateau remarquablement agréable et fonctionnel pour accueillir confortablement jusqu'à six personnes, et aussi bien adapté à la croisière estivale qu'à des

## TOUJOURS DANS LE COUP

voyages prolongés. La coque est stable à l'échouage et bien protégée par un dispositif proche de celui du 8,50. La présence cette fois de deux safrans résout au mieux la contradiction entre la nécessité d'une faible profondeur et les impératifs de contrôle.

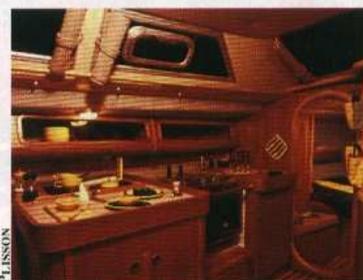
En navigation, le Kelt se montre particulièrement plaisant dans le médium et la brise en raison de sa douceur de mouvements et d'une bonne raideur à la toile. La profonde dérive sabre autorise un rendement très convenable au près serré. Le bateau est logiquement moins attrayant dans les petits airs du fait d'un rapport voilure/poids moins favorable.

La fragilité du chantier a visiblement pesé sur l'avenir de cette série a priori prometteuse. Là en-



**Le carré arrière et le grand espace de vie central sont de solides atouts.**

core, les appellations ont évolué au fil des années, la série devenant Kelt 39 en 1986, puis Feeling 39 DI deux ans plus tard (avec, comme pour le 29 DI, une hausse de la qualité générale). Au total, seulement 35 exemplaires ont été construits entre 1985 et 1992, et cette relative rareté en fait un modèle assez recherché des connaisseurs. La qualité moyenne des finitions et équipements d'origine impose un examen attentif et les prix peuvent fluctuer de façon assez importante. Une unité bien remise à niveau récemment peut se négocier au voisinage de 80 000 €.



D.R.

### FICHE TECHNIQUE

Longueur de la coque	11,08 m
Longueur de flottaison	10,40 m
Bau maximum	3,80 m
Bau flottaison	3,20 m
Tirant d'eau maximum	2,32 m
Tirant d'eau minimum	0,92 m
Tirant d'air	15,80 m
Poids du lest	3 000 kg (dont 600 kg de dérive)
Nature du lest	fonte
Déplacement lège	7 530 kg
Voilure au près	76,70 m <sup>2</sup>
Surface grand-voile	29,20 m <sup>2</sup>
Surface génois	47,50 m <sup>2</sup>
Surface spi	98 m <sup>2</sup>
Architectes	G. Vaton/P. Roséo
Constructeur Kelt Marine (puis Kirié)	

ILLUSTRATIONS : THIERRY FLORENTIN