

SUPERPROVA



Con questo 11 metri Kirié prosegue nell'opera di rinnovamento della sua gamma iniziata tre anni fa con il 30', il 32' e il 3. Rimane l'impostazione di base di barche al 100% per la crociera, dalla ottima qualità nella costruzione e

da realizzare sia nella versione a deriva mobile che in quella tradizionale a chiglia fissa. Rimane anche il design della coperta, con le lunghe finestrature scure sulla tuga e il pozzetto dalla forma a "diamante", che le rende facilmente riconoscibili. Per

l'anno prossimo, con presentazione già a dicembre al salone di Parigi a dicembre, è in arrivo la nuova ammiraglia da 44 piedi disegnata da Mortain & Mavrikios. Per chi volesse vedere in acqua l'intera gamma è possibile farlo ad Aprilia Marittima pres-

Feeling

36

Un 11 metri per la crociera con belle linee d'acqua. Funzionali gli allestimenti sia interni che in coperta. Esiste anche in versione a deriva mobile. **di Luca Sordelli**

- Intelligente sfruttamento dei volumi interni
- La solidità nella costruzione
- L'agilità

- Il serbatoio dell'acqua a prua
- Manca una libreria nella zona carteggio
- Non c'è la predisposizione per la timoneria a barra

so Topsail Charter importatrice in Italia, con Aluyachting di Milano, del marchio Kirié.

Progetto

Opera di Michel Joubert e Patrick Roseo il Feeling 36 è, come si accennava sopra, una

barca pensata e costruita per la crociera pura. Facile da portare, dall'indole tranquilla, funzionale negli allestimenti. Analizzando i "numeri" spicca una notevole lunghezza al galleggiamento (utile per guadagnare qualcosa in termini

di passo sia con poco vento che a motore) e un dislocamento complessivo poco sopra alla media delle concorrenti ma compensato da una buona quantità di tela a riva. Spicca anche il pescaggio di due metri (altre barche della stessa ta-

SUPERPROVA FEELING 36

Gli interni

Scendendo sottocoperta spicca la grande struttura al centro della dinette che si allunga verso poppa. Questa è stata pensata per ospitare la deriva nella versione "integral" ed è poi stata conservata anche per quella tradizionale "quillard". Una soluzione che effettivamente ruba qualche centimetro d'ingombro (soprattutto verso prua dove il divano non si riesce ad aggirarlo ma bisogna scavalcarlo) ma che ha anche dei vantaggi: offre un solido appoggio non appena si scende dalle scalette (contrariamente a quanto accade su altre concorrenti che invece

Le misure

Dinette: altezza massima cm 195, tavolo carteggio cm 48 x 88, cuccetta trasformabile cm 210 x 95; cabina di prua: cuccetta 208 x 180, altezza massima cm 180; bagno: altezza massima cm 195; cabina di poppa: cuccetta cm 200 x 150, altezza massima cm 190; tavolo da carteggio cm 76 x 48.

hanno pericolose piazze d'armi), fornisce un buon appoggio per chi vuole cucinare anche quando è in navigazione. Azzeccata la scelta dei legni chiari in olmo per gli allestimenti che (anche grazie alle grandi finestre sulla tuga) offrono una bella sensazione di luminosità.

Due dettagli non ci sono piaciuti, il piccolo e insidioso gradino sul pagliolato in dinette (per mantenere delle buone altezze dove la tuga comincia a scendere) e un tavolo da carteggio un po' contenuto nelle dimensioni e senza una sua libreria.

I locali più riusciti della barca sono comunque le due cabine di poppa, per l'ottima dimensione delle cuccette e per l'ampio spazio di disimpegno (non guasterebbe un oblò in più, solo optional). Buone le dimensioni anche della cabina di prua mentre in cucina si fa notare il profondo e capace frigo da 80 litri.

1. La cucina è dotata di un capace frigo da 80 litri, due fuochi e di lavello a due pozzetti.
2. Il locale toilette dispone di doccia e diversi armadietti porta oggetti.
3. L'angolo del carteggio è un po' sacrificato e senza libreria.



glia superano di poco il metro e mezzo) che forse può dare qualche fastidio a chi naviga in acque dai fondali particolarmente poco profondi, ma che è anche garanzia di una maggiore rigidità sotto tela quando si naviga di bolina (e in alternativa esiste sempre la versione a deriva mobile). La costruzione è solida e tradizionale,

come consuetudine del cantiere. Quindi scafo in laminato pieno con resina poliestere e rigidità garantita non dai controstampi ma dalle paratie strutturali e dalla griglia di madieri e longheroni resinati al guscio. La coperta è anche lei in laminato pieno con inserti in sandwich nei punti di minor carico.

La prova

Non nascondiamo che il dislocamento del Feeling 36 (6200 kg) ci preoccupava, vista soprattutto la giornata che abbiamo incontrato per il nostro test al largo di Aprilia, con ariette tra i 7 e i 10 nodi. In realtà la barca disegnata da Michel Joubert e Patrick Roseo se l'è ca-



4. Al centro della dinette è stata ricavata la struttura che ospita la deriva e che ruba qualche centimetro, ma diventa un piano d'appoggio extra.
5/6. Le due cabine di poppa hanno letti dalle ottime dimensioni e un ampio spazio di disimpegno. Particolarmente indovinato l'impiego di legno chiaro che dà una sensazione di luminosità ai locali.

vata con una certa tranquillità, mettendo in mostra un equilibrato disegno della carena. Si sono fatti sentire i quasi 70 mq di tela a riva e la buona lunghezza al galleggiamento che consentivano di "agguantare" ogni raffica. I volumi sono abbondanti, come si confa ad una barca da crociera pura,

ma non eccessivi, e l'acqua trascinata non è troppa. In manovra abbiamo apprezzato la sorprendente agilità, frutto della posizione arretrata del timone e del suo profilo stretto e allungato. Comoda la postazione del timoniere con una buona visibilità del genoa, da abbassare invece la posizione

degli strumenti del motore, facilmente calpestabili a barca sbandata.

Azzeccata la distribuzione dei winch, soprattutto quelli del genoa, non nella tradizionale posizione sul bordo esterno del pozzetto ma vicini al tambuccio. Qui sono facili da utilizzare ma non rubano spazio utile e

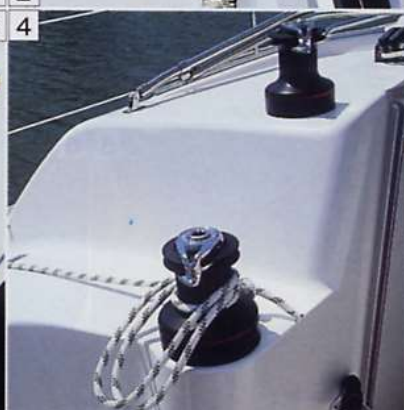
SUPERPROVA FEELING 36

Coperta

Pezzo forte della barca è certamente il pozzetto, non tanto per le dimensioni (altre concorrenti francesi vantano qualche centimetro in più) ma per la sua funzionalità. Tre esempi: la posizione rientrata dei winch del genoa, facilmente raggiungibili a lati della discesa sottocoperta; la posizione dell'autogonfiabile (la migliore possibile) sotto alla seduta del timoniere con apertura rapida direttamente sull'acqua; due enormi gavoni uno dei quali ha al suo interno una intelligente feritoia per riporre la "ghigliottina" del tambuccio.

Quindi non solo comodità, così come deve essere per una barca al 100% da crociera, ma anche molta praticità all'insegna dello stile tipicamente francese (anche se recentemente un po' dimenticato) del costruire barche. Giuste le dimensioni delle panche che offrono un buon appoggio alla schiena. Va però detto che purtroppo il grande vano di poppa per l'autogonfiabile rende difficile l'allestimento con timoneria a barra, a nostro avviso ancora preferibile su barche di questa taglia (anche se il mercato chiede sempre più, anche sui 10 metri) la ruota.

L'armo è tradizionale, a 9/10 con albero poggiate in coperta e crocette acquartierate. A poppa il paterazzo è sdoppiato per favorire il passaggio verso la banchina. Buone le dimensioni dei passavanti laterali anche all'altezza delle sartie le cui lande sono a filo con la tuga e non intralciano il passaggio.



1. Ben studiato il layout del pozzetto dalla classica forma a diamante.
2. Passavanti larghi e lande a filo con la tuga conducono con comodità a prua.
3. Intelligente il disegno dello specchio di poppa con il gavone per l'autogonfiabile ad apertura rapida.
4. Funzionale la posizione dei winch del genoa.
5. Il trasto della randa è sulla tuga.
6. Il gavone dell'ancora con il salpàncora incassato.
7. Uno dei gavoni collocati sotto le sedute.



sostituiscono quelli che altri cantieri mettono direttamente sulla tuga (e che all'opposto sono ben difficili da raggiungere).

La barca della prova montava un Volvo Penta da 30 cv con il quale abbiamo toccato i 7 nodi di velocità massima per una media di crociera intorno ai 6.2

nodi a 2700 giri. Il rapporto cv/ton è 4.6, leggermente sotto alla media ma a nostro avviso più che sufficiente. Per chi vuole c'è comunque la possibilità di installare il 40 cv con un sovrapprezzo di tre milioni e 600 mila lire. In termini di rumorosità abbiamo riscontrato valori leg-

germente superiori alla media (dovuti anche a una trasmissione in linea d'asse da mettere bene a punto sulla barca della prova). Tra i punti di forza del Feeling 36 una notevole agilità anche nelle manovre a motore, dove l'effetto evolutivo dell'elica è impercettibile.

FEELING 36 LA SUPERPROVA IN CIFRE

Progettista

Michel Joubert – Patrick Roseo

Il prezzo

Con motore Volvo diesel da 30 cv versione chiglia fissa

lire **190.500.000** Iva esclusa
(203.300.000 deriva mobile).

In dati

Lungh. f.t. **m 11.10** – lungh. al gall.
m 9.90 – largh. **m 3.62** – pescaggio
m 2.00 – dislocamento **kg 6200**

zavorra **kg 1975** – superficie velica randa **mq 31.2**, genoa **mq 37**, spinnaker **mq 93** – armo frazionato a **9/10** con due ordini di crocette acquartierate – albero poggiato in coperta.

Dotazioni optional

Pack Voiles: randa steccata, rotaia sull'albero, lazy bag, vang rigido (lire 8.100.000) – Pack Comfort: frigorifero 12 Volt, acqua calda, carica batteria, salpancore elettrico, musone di prua basculante

(lire 10.300.000) – Pack Electronique: pilota automatico Autohelm ST 4000, Raytheon Autohelm wind e tridata system (lire 6.700.000) – Gps Furuno Gp 1 (lire 2.300.000) – Vhf Icom M59 Euro (lire 1.600.000) supplemento motore Volvo Penta 40 cv (lire 3.600.000) – supplemento tre cabine (lire 6.200.000) – supplemento letto matrimoniale in quadrato (lire 2.000.000) – varo, alberatura, armamento, preparazione alla boa, immatric. in Italia (lire 12.800.000). I prezzi non includono Iva.

Indirizzi

Costruito da **Kirié**.
Les Sables d'Olonne
(Francia). Importato
da Topsail Charter
Aprilia Marittima (UD)
tel. 0431/53167
fax 0431/53848
www.topsailcharter.com
Aluyachting, Milano
02/70636336
fax 02/70631370.

Le prestazioni a vela

andatura	intensità vento reale (nodi)	velocità barca (nodi)
Bolina	7	4.9
Traverso	7	4.8
Lasco	7	4.1
Poppa	7	3.2

a motore

giri	velocità (nodi)	rumorosità (dBa)	pozzetto	dinette
2000	5,3	64	72	
2500	6,1	66	74	
3000	6,6	70	75	
3400	7,0	73	78	

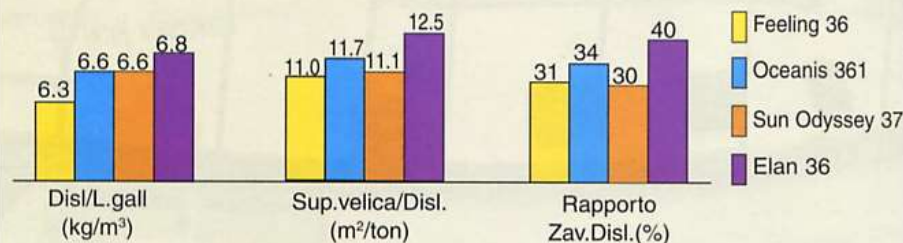
Rapporto cv/ton: 4.6.

Le prestazioni sono state rilevate al largo di Lignano, 7/10 nodi di vento, mare piatto, tre persone a bordo, acqua $\frac{3}{4}$, gasolio $\frac{1}{4}$, carena pulita.

Autonomie

Serbatoio acqua lt 330 ca – serbatoio gasolio lt 130 ca – autonomia teorica a velocità di crociera 320 miglia ca. – batterie 1 da 65 Ah per il motore, 2 da 65 Ah per i servizi.

Gli indici di prestazione a confronto



Note: dislocamento relativo (disl./l.gall.): più il valore è basso, più la barca è leggera
• superficie velica relativa (sup.velica/disl.): a valori alti corrispondono barche molto invelate.

Il giudizio in sintesi

Costruzione solida, grande attenzione per la sicurezza e belle linee d'acqua i punti di forza di questo 11 metri. Il prezzo, leggermente più alto delle dirette concorrenti, è giustificato dal buon livello di finiture e materiali.

Le avversarie

Barca	Lft (m)	Largh. (m)	Disl. (Ton)	Sup. Vel. (mq)	Pesc. (m)	Progettista	Cantiere	Prezzo (L. x 1000)
Feeling 36	11.10	3.6	6200	68.2	2.00	Joubert/Roseo	Kirié	190.500.000
Oceanis 361	11.10	3.8	5500	64.5	1.53	Berret/Raccoupeau	Bénéteau	182.000.000
Sun Odyssey 37	11.40	3.7	6100	67.8	1.95	Fauroux	Jeanneau	185.000.000
Elan 36	10.94	3.5	5500	69	1.95	Humphreys	Elan	177.900.000

Nota: la superficie velica è calcolata randa più genoa di serie, nelle misure dichiarate dai cantieri. Il dislocamento è indicato a secco, come indicato nelle schede tecniche. I prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere.

Il motore della prova

Volvo Penta diesel da **cv 30** di potenza all'albero – trasmissione in linea d'asse – cilindrata **lt 0.9** architettura a **3 cilindri** – regime massimo di rotazione **giri/min 3600** peso a secco **kg 154**.

