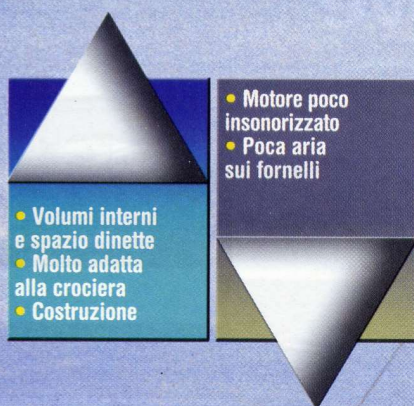


Prova



Feeling 39



Kirié ha una tradizione da difendere, costruire barche molto versatili, pratiche, facili da usare. Un nuovo modello per entrare nell'affollato mercato dei dodici metri, anche in una gradevole versione *dériveur intégral*, che significa poter appoggiare la carena al fondo sabbioso ed entrare in specchi d'acqua altrimenti proibiti.

di Christian Signorelli

Questa volta il cantiere francese ha scelto Philippe Briand per la realizzazione del nuovo Feeling 39', firma prestigiosa che si unisce agli altri autorevoli progettisti come Holland, Winch, Mortain, Harlé, Vaton, Roseo, che hanno disegnato in questi ultimi anni le barche Kirié. La "consegna" non era assolutamente facile da rispettare, ma Briand ha colpito egualmente nel segno, progettando, come da richiesta, una barca veloce, di buone prestazioni, soprattutto adatta alla crociera e al charter. I grandi volumi a disposizione degli interni, lo spazio in coperta e l'estrema facilità con cui possono eseguirsi le manovre, sono le caratteristiche peculiari di questo scafo che consente una confortevole permanenza a bordo dell'equipaggio e agevoli spostamenti di lungo raggio. Com'è nella tradizione del marchio francese, anche il nuovo Feeling 39 risponde a requisiti di robustezza strutturale eccezionali. La garanzia di cinque anni sulla costruzione, una conferma dell'impegno del cantiere a fornire imbarcazioni solide, sicure, veramente marine e fatte per durare nel tempo, non viene mai meno. Qualche intervento però, rispetto al passato, mirato a ridurre il prezzo di listino della produzione e adeguarsi alla media del mercato, è stato fatto, ma non ha riguardato l'impianto strutturale, che resta sempre di altissimo livello. E' il grado di finitura ad aver ceduto alle istanze di risparmio dei costi e un

po' si è "limato" anche nella scelta dei materiali d'arredo.

Nel complesso, comunque, siamo di fronte a un'imbarcazione che per styling, progetto e qualità, si pone ai vertici della sua categoria di appartenenza. Fin dal primo approccio "estetico" si percepisce il particolare carattere di questa unità, la tuga che potremmo arditamente definire "semi" deck house promette ottimi volumi interni ma non appesantisce la linea in maniera vistosa.

Gli interni

Già l'altezza di 1,96 metri nel salone centrale, che si riduce al massimo sino ad 1,85 nella zona di calpestio della cabina di prua, dà l'idea della luminosità del Feeling 39' e della volumetria di cui la progettazione ha potuto giovare per la disposizione degli interni.

Sono previste versioni a due o a tre cabine, entrambe con uno o due locali bagno. La versione di base prevede due ampie cabine gemelle a poppa, che dispongono di un comodo letto matrimoniale (205 x 136 cm) e di armadio con appendiabiti. L'altezza in entrata è di 2,02 metri e le cabine prendono aria e luce da tre oblò apribili, di cui due guardano nel pozzetto e l'altro in fiancata. Alla cabina di prua, anche questa provvista di ampia doppia cuccetta (206 x 160 cm 'in testa' x 35 cm ai piedi) e di armadio con appendiabiti, realizzabile con annesso bagno o senza, può essere preferita una cala vele e, in questo caso, il passo d'uomo che dà sul ponte è di dimensioni adeguate (50 x 50 cm) al passag-



L'immersione del 39 a deriva alzata è di soli 70 centimetri, un vero *dériveur intégral*.

Prova

1 - L'insieme del quadrato. In questa soluzione la dinette è asimmetrica sulla dritta e si possono ricavare due posti letto dai divani. Nella soluzione alternativa la dinette è al centro, il tavolo ha due ali abbattibili e c'è maggiore piano di calpestio libero. 4 - La cucina, sempre nella versione asimmetrica, è longitudinale e ha il piano di lavoro maggiorato. Il fornello è dotato di tientibene.



gio dei sacchi e del resto dell'attrezzatura. Ma la tipologia d'interni non finisce qui ed è possibile scegliere tra due distinte impostazioni del quadrato.

La prima soluzione, secondo chi scrive più razionale e preferibile, è quella della dinette decentrata, cioè disposta sul lato di dritta. In questo caso l'angolo cucina, organizzato sul lato opposto, aumenta notevolmente di dimensioni (275 cm) e di funzionalità, potendo disporre anche di un più ampio piano di lavoro. Pure la doppia cuccetta per la notte, che si ricava combinando divani (profondità delle sedute 47 cm dallo schienale e altezza dei cuscini 8 cm) e tavolo (155 x 65 cm) da pranzo, guadagna molto in comfort (205 x 150 cm). Di certo lo spazio libero risulta più limitato e il quadrato un po' meno agevole. In alternativa, ampliando l'ambiente, la dinette può essere collocata in posizione centrale, con a ridosso il tavolo da carteggio (75 x 66 cm), anche questo centrale, ricavando nel complesso una maggiore superficie di calpestio. Per finire, uno sguardo agli elementi d'arredo che, secondo un gusto classico, elegante, ma discreto, sono realizzati in olmo. La lavorazione risulta abbastanza curata anche se perde di prestigio soprattutto nell'abbinamento delle venature del legno delle pannel-



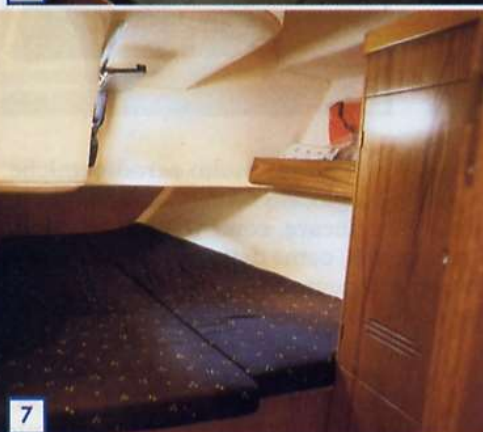
lature e nella scelta di qualità delle essenze stesse. Ma il livello di classe "superiore" viene comunque fuori e l'esempio è nella totale assenza di spigoli vivi. Cornici, bordi e diedri dei mobili sono tutti arrotondati con estrema precisione, a conferma della grande capacità artigianale espressa dal cantiere francese. Sotto tono invece le tappezzerie. Ma, in questo caso, è più una questione di gusti che di qualità dei materiali.

Le uniche pecche, recuperabili perché in dotazione optional, sono la mancanza degli oscuranti del passauomo della cabina di prua e di due oblò del quadrato in prossimità della cuccetta trasformabile, e l'oblò apribile (ve ne è uno fisso)

per l'aerazione della cucina. Per finire, rileviamo la grande possibilità di stivaggio offerta dal 39', che dispone di una serie innumerevole di capaci gavoni, realizzati sotto le sedute e i letti. Dalle cabine di poppa si accede poi a un altro vano di dimensioni eccezionali, posto all'estrema poppa, in corrispondenza del coronamento.

Coperta

Prima di tutto, la timoneria. Il Feeling 39' è realizzato in versione standard con la stazione di governo a ruota posta a poppa; a richiesta si possono avere colonna e timone avanzati. Il modello oggetto della nostra prova era in questa seconda versione optional, con la



pi di mare. La grande pulizia del ponte è un'altra caratteristica di spicco del 39'. Lascia solo a desiderare la collocazione delle bitte per gli springs, troppo al centro sui passavanti, e la robustezza del pulpito di prua. Per il resto, tutto è diretto ad agevolare l'equipaggio in manovra e a garantire in ogni situazione di navigazione la sicurezza delle persone a bordo. Non passano infatti inosservati, la tenuta delle draglie e l'ampiezza dei camminamenti laterali (50 cm); oppure il sistema antisdrucchiolo realizzato su stampo, veramente efficace, e gli ampi aleggi praticati nella falchetta, che consentono il rapido sgombrò dell'acqua dalla coperta.

Anche in tema di sistemazione delle manovre per la regolazione delle vele, non ci sono problemi. Scotte, drizze e linee dei paranchi, sono rinviati in pozzetto, ad esclusione della presa di terzaroli che deve essere invece eseguita portandosi ai piedi dell'albero. L'attrezzatura è di ottima qualità con winch Harken (self tailing, a due velocità) e stopper Spinlock. L'albero (Z Spars), fermato in mastro, con puntale in acciaio inox, è armato a 9/10 scarsi ed è provvisto di due crocette acquartierate, ovviamente senza volanti. E' anche possibile armare uno stralotto amovibile per la tormentina, scelta ragionevole per chi naviga molto e non si tira indietro con il brutto tempo ma sa bene che è meglio non rischiare il genoa. Il piano velico non è "esagerato", comunque, unitamente alla precisione delle linee d'acqua, sufficiente a garantire buone prestazioni. Prevede di serie una randa da 34 mq (a richiesta si può avere fullbatten, oppure con avvolgiranda Profurl) e un genoa (140%) di 46,8 mq, su avvolgitore.

Tra le dotazioni optional è consigliabile la spesa del vang rigido.

Materiali e impianti

La struttura risponde ai requisiti della normativa CE, classe di progettazione A, per la navigazione senza alcun limite, in condizioni di vento superiore a forza 8 della scala Beaufort e altezza delle onde superiore a 4 metri.

Lo scafo è realizzato in stratificato di poliestere monolitico, rinforzato con fibre di vetro, mentre la coperta, per abbassare il centro di

2 - Il tavolo da carteggio accanto al divano principale. Il piano misura cm 75 per 66.

3 - Il portabottiglie ricavato nell'elemento "a penisola" ai piedi della scala di discesa.

5 - La cabina di prua, qui con il letto disassato

Sono possibili altre sistemazioni, tra cui la cala vele.

6 - Ampi spazi per lo stivaggio della cambusa in quadrato.

7 - Una delle cabine gemelle di poppa.

Ci sono due oblò, uno guarda in fiancata, uno in pozzetto.

8 - Il locale bagno.

ruota posta al centro del pozzetto e un piccolo sedile. Una scelta del progettista mirata, in questo caso, a facilitare il timoniere nella regolazione della randa (la posizione è più vicina al trasto) e a lasciare un comodo e protetto spazio per il relax a poppavia. In quest'area libera è prevista infatti anche la collocazione di un tavolo a scomparsa sul fondo del pozzetto ad altezza variabile che, tirato su, a livello delle panche, funge inoltre da piano prendisole.

L'idea è buona però la realizzazione lo è stata un po' meno. Il cantiere dovrà infatti rivedere il sistema di sostegno del piano che, obiettivamente, difetta in solidità. Per quanto concerne la progetta-

zione della coperta, è facile apprezzare del Feeling 39' l'enorme pozzetto di cui dispone, senza dubbio tra i più spaziosi e agibili riscontrabili in questo segmento. Le misure parlano chiaro: 227 cm di lunghezza e 232 cm di larghezza; panche, con sedute di 48 centimetri, molto distanziate dalla stazione di governo, per un agevole passaggio ai lati della ruota. E' veramente il massimo che si può ottenere da una barca di scarsi 12 metri. Senza contare poi, l'altezza delle murate (la profondità del pozzetto rispetto ai paramare è di 73 cm) e del dritto della tuga (altezza 70 cm dalle sedute) che ripara e proteggono abbondantemente l'equipaggio dal vento e dai col-

Prova



1 e 2 - Le due versioni del pozzetto con timoneria a chiesuola in posizione centrale (1) e avanzata (2). In entrambi i casi c'è molto posto ai lati (il pozzetto è largo m 2,32).

3 - Nel gavone di prua c'è posto per il verricello.

4 - La capottina fissa, utile per la navigazione con tempo fresco, è un optional.

5 - Uno dei gavoni delle panche.

6 - Le finiture in pozzetto sono di teak anche nella versione base. 7 - L'attacco delle lande.

gravità e meglio coibentare gli ambienti sotto coperta, è in sandwich di balsa. Il fondo dispone di rinforzi resinati allo scafo, su cui scaricano la pressione dell'albero e del sartame. Per quanto riguarda il timone, questo è di tipo sospeso, costruito in poliestere, con asse di acciaio inox. Un trattamento con resina epossidica garantisce lo scafo e l'intera struttura dall'osmosi.

Il Feeling 39' è costruito nella versione con deriva mobile (pescaggio 0,70/2,20 m, zavorra 3.590 kg) o con bulbo fisso (pescaggio 2,00 m, zavorra 2.915 kg), versione che abbiamo provato.

L'impiantistica è realizzata secondo uno standard medio/alto. Le linee idrauliche sono abbastanza pulite e accessibili, prive di curve a gomito, e tutte dotate di valvole di bronzo d'intercettazione. Non vi sono le casse per le acque nere, ma lo spazio per una eventuale e consigliabile installazione non manca.

Non sfugge che lo scafo sia stato studiato con un occhio di riguardo all'applicazione della deriva

mobile. La sezione maestra è decisamente sviluppata e gli oltre quattro metri di baglio massimo, oltre a favorire la "spaziosa" progettazione degli interni, puntano a garantire una consistente stabilità di forma.

Il disegno

Le linee d'acqua definiscono una lunghezza al galleggiamento di poco inferiore a 10 metri, con forme piene a poppa e un discreto indice di affinamento per la zona prodiera. Siamo di fronte ad una superficie bagnata di carena piuttosto cospicua, che quindi accetta mal volentieri venti deboli e andature troppo strette. Per contro, la grande reattività allo sbandamento e la robustezza delle strutture, consentono di mantenere tela a riva nelle stesse condizioni di vento in cui, un'altra barca, magari di indole più corsaiola, ha già abbondantemente ridotto.

Sotto il profilo estetico Philippe Briand si è mantenuto in linea con le tendenze della moderna progettazione, dando al Feeling 39' forme arrotondate e armoniose, nel

complesso molto aerodinamiche. Ha giocato benissimo, occorre sottolineare, con i volumi della tuga che, come detto, risultano più che impegnativi, ricordando questo ingombrante elemento con equilibrio straordinario al piano di coperta. Ottimo e funzionale è anche il disegno della poppa, sul cui specchio è stato giustamente ricavato l'alloggiamento della zattera, e che dispone di una piattaforma bagno, molto ampia, attrezzata con una scaletta a scomparsa per la risalita dall'acqua.

La prova

Quelle incontrate al largo di Lignano, durante la nostra prova, non erano proprio le condizioni meteo ideali per il Feeling 39' che, comunque, anche con vento debole e instabile ha dato buon esempio di sé.

Soprattutto nelle andature di poppa/giardinetto, con vento apparente oscillante tra i 4-7 nodi, conservandosi un ottimo assetto e limitate oscillazioni di rollio, si sono potute apprezzare le linee d'acqua di uno scafo estremamente

FEELING 39 LA PROVA IN CIFRE

Progetto

Studio Philippe Briand.

Prezzi

Versione chiglia fissa FF 785.400, deriva mobile FF 826.000, con motore da 40 cv Volvo MD 2040 e Iva esclusa.

Lo scafo

Lungh. ft m 11,70 • lungh. scafo m 11,64 • lungh. al gall. m 9,92 • larghezza m 4,02 • immersione con deriva mobile m 0,70/2,20 • immersione con deriva fissa m 2,00 • dislocamento con deriva mobile kg 7.825 • dislocamento con deriva fissa kg 7.150 • zavorra deriva mobile kg 3.590 • zavorra deriva fissa kg 2.915 • serbatoio acqua lt 350 • serbatoio gasolio lt 145 • categoria CE: A • posti letto 6 + 2 (versione tre cabine).

Dotazioni

Sono standard salpaancora, scaldabagno, autoclave, doccetta in pozzetto, caricabatteria da 20 Ah, rivestimenti di teak in pozzetto, impianto 220 V, pompe di sentina, scaletta bagno, tre batterie da 95 Ah, elica tripala fissa. Alcune soluzioni extra: secondo bagno FF 16.000, timoneria avanzata FF 5.000, motore da 50 cv FF 14.000, tormentina FF 3.385, spi asimmetrico FF 14.500, randa full batten avvolgibile nel boma FF 42.000, randa full batten con lazy jacks FF 13.145, rotaia sull'albero e vang rigido FF 13.145, stralsetto per tormentina e modifiche albero FF 4.800, cappottina FF 7.800, coperta di teak FF 55.000, serbatoi acque nere FF 6.060.

Le prestazioni a motore



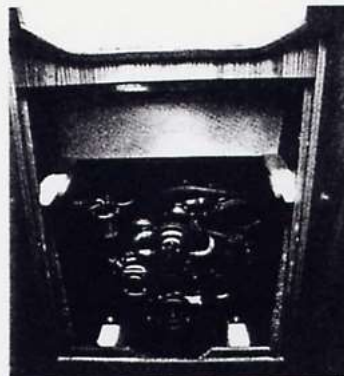
eccezionale. Il passo da crociera, a 2.200 giri, si attesta attorno ai 7 nodi. Al massimo, a 3.200 giri abbiamo raggiunto 8,6 nodi. Buone, infine, le capacità di manovra. Il Feeling 39' evoluisce in uno specchio d'acqua ridottissimo, rispondendo perfettamente ai comandi del timone anche a marcia indietro. Limitati gli effetti evolutivi dell'elica tripala fissa.

Piano velico

Superficie velica complessiva mq 80,80 • sup. randa mq 34,00 • sup. genoa mq 46,80 • armo frazionato a 9/10 • albero Z Spars, bloccato in coperta, a due ordini di crocette acquartierate • attrezzatura Harken e Spinlock.

Il motore

Marca Yanmar • modello 4JH2 E • potenza max 50 cv • giri max 3.600 • cilindri 4 • cilindrata cc 1.817 • alesaggio per corsa mm 82 x 86 • aspirazione naturale • peso con invertitore kg 226.



L'accesso allo Yanmar da 50 cv avviene spostando la scaletta.

Indirizzi

Costruttore

Kirié
Route de La Rochelle,
Le Chateau d'Olonne,
85118 Les Sables
D'Olonne Cedex,
Francia.

Importatore

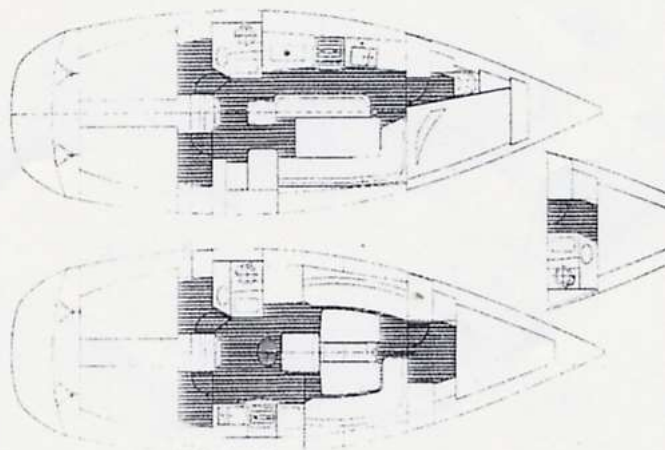
Alu Yachting,
piazza Giolitti 8,
20133 Milano,
tel. 02/70636336.

La barca in prova ci è stata messa a disposizione da Top Sail Charter via Limanda 161 33050 Aprilia Marittima (UD), tel. 0431/53167 fax 53348.

Le prestazioni a vela

Angolo al vento	vento apparente	velocità in nodi
45°	11	4,5
60°	10	5,1
90°	10	5,0
140°	9	4,0
180°	7	3,0

Le condizioni della prova



equilibrato e che ha mantenuto un passo variabile tra i 2,5 e i 3 nodi. L'angolo migliore di bolina è attorno ai 60° - ma fino a 45° l'andatura non appare mai forzata - e si va al vento con interventi minimi del timone che, ben dimensionato e sospeso, corregge prontamente la tenuta di rotta. Nelle virate di prua, puggiando leggermente sulle nuove mura, la barca non perde troppo in velocità anche se dislocamento e forme piene, con vento debole si fanno sentire. Eccellente poi il comportamento al traverso e al lasco.

Una nota negativa va invece appuntata all'indirizzo della navigazione a motore e questa riguarda l'eccessiva rumorosità. Niente però che non possa essere corretto. Si tratta solo di insonorizzare meglio il vano "macchina" e la linea dell'asse porta-elica, utilizzando dei fonoassorbenti più efficaci di quelli esistenti. Per il resto, c'è poco da dire, lo Yanmar da 50 cavalli (la dotazione di serie è di un 40 cv, sufficiente a garantire ottime prestazioni) voluto dall'armatore di questa barca fornisce una spinta