



PREGI

- Costruzione robusta e affidabile
- Pescaggio ridotto con la deriva mobile
- Quadrato ampio e luminoso

DIFETTI

- Manovrabilità a motore scarsa
- Poca potenza con vento leggero
- Ruota del timone piccola



FEELING

*Il nuovo Feeling 44
mentre naviga in
bolina con 12 nodi
di vento reale. Il
progetto è di
Mortain/Mavrikios,
allievi del mitico
Philippe Harlé.*



44

Piace per la giusta proporzione delle linee, ma il suo punto di forza è sotto il galleggiamento. Ecco il nuovo quattordici metri di Kirié, per crociere a lungo raggio, dotato di deriva mobile integrale che riduce il pescaggio a soli 70 cm

Non occorre navigare tra i reef tropicali o con le maree del Nord Atlantico per apprezzare i vantaggi della deriva mobile. Anche in Mediterraneo non mancano le occasioni in cui si deve rinunciare a un ridosso sicuro o a un posto in banchina nei porti più affollati per via dei fondali poco profondi. Problema tanto più sentito quando si ha a che fare con barche di una certa lunghezza e di conseguenza con pescaggi rilevanti. Per questo, al momento di organizzare la prova del nuovo Feeling 44, abbiamo preferito optare per la versione a deriva mobile piuttosto che per quella a chiglia fissa, prevista come sempre dal cantiere Kirié. Una soluzione che permette a questo quattordici metri di limitare la sua immersione a soli 70 centimetri. Come sempre ogni modello ha i suoi pregi e difetti, che speriamo di aver evidenziato nel test. Ma per una barca da crociera pura, il pescaggio ridotto giustifica, a nostro avviso, i limiti che ne conseguono.

PROGETTO ★★★★★

Allievi di Philippe Harlé, Alain Mortain e Yiannis Mavrikios vantano una notevole esperienza di progetti a deriva mobile integrale, che proprio il loro maestro fu tra i primi a sperimentare. Si tratta di una configurazione molto diffusa sulla costa atlantica della Francia, soggetta a forti escursioni di marea: la lama di deriva che rientra completamente nello scafo permette di adagiare la barca sulla sabbia senza bisogno dei puntelli laterali, la cui funzione è in questo caso affidata alle due pale del timone opportunamente strutturate per partecipare al sostentamento laterale. In navigazione, la lama che scende a una profondità di 2,60 metri provvede a fornire un'adeguata portanza. Il Feeling 44 presenta sezioni di carena arrotondate, ma molto larghe da centro barca fino a estrema poppa, così da assicurare quella stabilità di forma che serve a bilanciare l'assenza del bulbo. Il baglio massimo è dunque centrale e questo, oltre a incrementare i volumi interni, rende più equilibrato l'assetto in bolina. Per contro, la superficie bagnata è elevata e questo non va certo a vantaggio delle prestazioni con vento leggero. Tanto più che per ottenere la necessaria coppia raddrizzante, la versione a deriva mobile pesa una tonnellata in più di quella a

chiglia fissa. Sul piano estetico il Feeling 44 colpisce per la bella proporzione tra i bordi liberi e la tuga, su cui spicca l'oblò a goccia, segno distintivo della gamma.

COSTRUZIONE ★★★★★

Per contenere i pesi e migliorare la rigidità della scocca, l'opera morta è in sandwich di balsa, così come la coperta. Sotto il galleggiamento il laminato diventa a pelle singola, con un'impronta centrale che serve a incassare dall'esterno la piastra in ghisa che funge da zavorra e il cui profilo segue la sagoma della carena; l'accoppiamento è realizzato con resina e prigionieri in acciaio inox. La deriva, una lamiera d'acciaio che bascula per mezzo di un pistone idraulico azionato da una pompa manuale, rientra nella scassa alloggiata nel tavolo della dinette. Le pale del timone sono due, corte ma inclinate di 15° in modo da lavorare perpendicolarmente quando si naviga di bolina. Assenti i controstampi strutturali, l'ossatura di rinforzo è costituita dal più classico e affidabile sistema dei madrieri resinati direttamente sul fondo, con paratie fazzolate sia allo scafo che alla coperta.

PIANO VELICO ★★★★★

Tenendo conto della destinazione crocieristica, la superficie velica è adeguata al dislocamento. Il Feeling 44 pesa infatti meno dei concorrenti e ha qualche metro quadrato in più di tela. L'albero non è però molto allungato, e anche questo rientra nella filosofia dei deriva mobile in cui si deve tener basso il centro velico e i pesi. La configurazione è classica, con boma corto e genoa a forte riscontro; l'armo a 19/20 prevede due ordini di crocette acquartierate ed è pertanto privo di volanti. Il sartame è in cavo spiroidale con intermedie regolabili dalla coperta. Di serie la randa stecata con rotaia e carrelli a sfera, il genoa avvolgibile e il vang rigido.

(segue a pag. 115)

A destra, la forma a lyra del pozzetto ha permesso di ampliare il passaggio a lato della ruota senza penalizzare il volume delle cabine di poppa. Con 260 cm di lunghezza (escluso il corridoio di ingresso sottocoperta) offre sei sedute davanti alla colonnina.



A sinistra, i passavanti sono larghi 60 cm a centro barca, una dimensione che permette di sfruttarli come prendisole. Sotto, uno dei due gavoni speculari ricavati nel pozzetto, nel complesso il volume di stivaggio è di 2,5 metri cubi.



COPERTA ★★★★★

Bisogna riconoscere che i progettisti hanno saputo conciliare l'estetica con la funzionalità. Quelle curve che caratterizzano la tuga a due livelli e che servono a snellirne il profilo non vanno a influire più di tanto sull'agibilità del ponte, salvo in corrispondenza dei tre vetri frontali su cui è bene non mettere mai i piedi. Grazie ai passavanti ampi fino a estrema poppa e delimitati da una robusta falchetta in teak, il passaggio prua-poppa è facile e sicuro. Mantenere larghi i corridoi laterali ha inoltre permesso di supplire alla carenza di aree prendisole sulla tuga, costellata com'è di boccaporti nella sua parte più bassa. Il pozzetto molto lungo accoglie comodamente tre persone per lato davanti alla colonnina, la ruota è un po' piccola per timonare appoggiati sui paraspruzzi, in compenso la seduta interna è confortevole. La soluzione della schiena d'asino apribile assicura un comodo accesso allo spoiler, dove una scaletta da bagno fissa sarebbe preferibile a quella amovibile da stivare ogni volta nel gavone. Già testata sul Feeling 39, la disposizione dei winch del genoa è tra le migliori finora provate: piazzati all'interno del pozzetto su un piano ribassato della tuga offrono una posizione di lavoro eccellente e non intralciano chi è seduto sulle panche. La scotta randa, le drizze e le tre mani di terzioli a circuito chiuso sono rinviate sui due winch a lato del tambuccio e servite da 10 stopper. Per contro, tutti i verricelli sono un po' sottodimensionati. Con un boma così corto si avverte meno il limite del trasto avanzato, anche se è da considerare come sempre una soluzione di compromesso. Abbondante lo stivaggio, ben 2,5 metri cubi di volume ripartiti nei due gavoni del pozzetto. E pratico il salpancora con tamburo esterno per il tonneggio.

Alberto Azzoni



A sinistra, la base d'albero con tutte le drizze rinviate in pozzetto e servite da due batterie di 5 stopper. Il rivestimento in teak opzionale esclude la superficie della tuga, rifinita con antisdrucchiolo a punta di diamante.

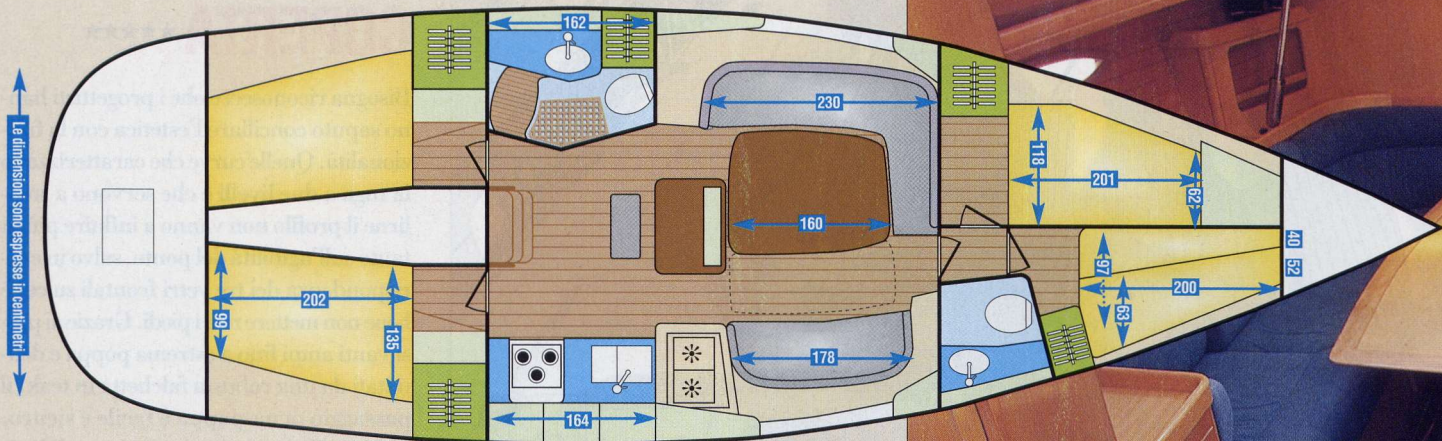


Sopra, la zona d'ingresso dove sono concentrati i quattro winch, con a prua il trasto della randa. A destra, il salpancora è all'interno del pozzo della catena, ma il tamburo per il tonneggio resta all'esterno.

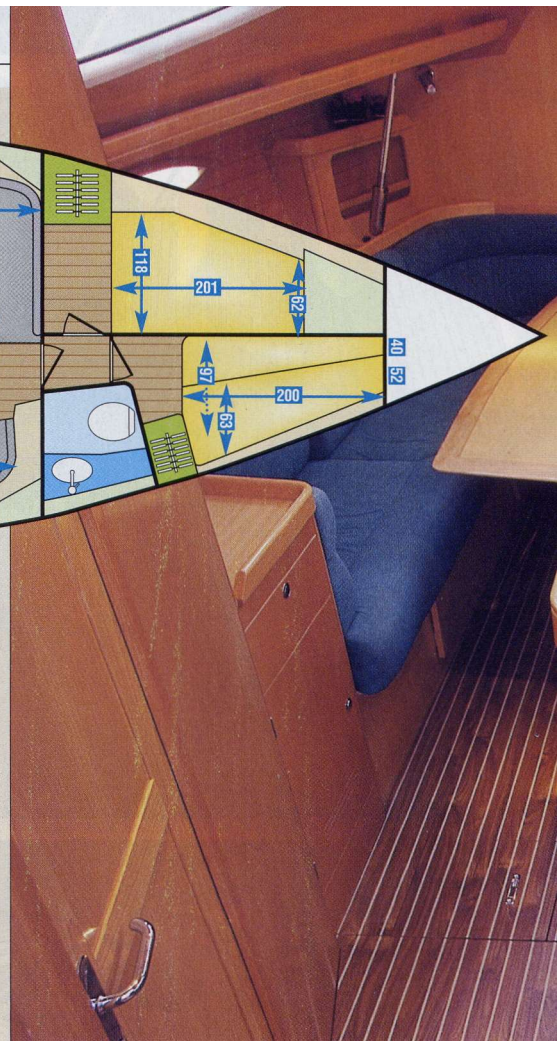


ATTREZZATURE DI SERIE

Winch scotte genoa: ... 2 Harken 48 st 2 vel
Winch drizze: ... 2 Harken 40 st 2 vel
Rotaie genoa e trasto: ... Lewmar
Stopper: ... 10 Spinlock Xt + 1 Xas
Albero e boma: ... Sparcraft Performance
Oblò e boccaporti: ... Gebo
Timoneria: ... Whitlock
Bussola: ... Plastimo
Avvolgifiocco: ... Profurl Classic
Salpancore elettrico: ... Simpson Lawrence
Vele: ... r. stecc.+ genoa 130% Elvstrom

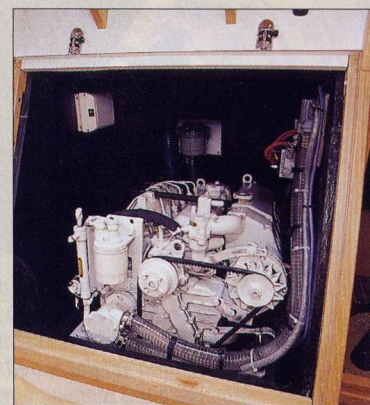


A destra, una delle cabine gemelle di poppa con visibili i due oblò contrapposti. Per lo stivaggio ci sono un armadio a due ante, una scarpiera e due mensole.



A sinistra, la cabina di prua di sinistra dispone di una sola cuccetta da una piazza e mezzo. L'aerazione è fornita da un boccaporto 50x50 e uno 20x20 cm. Sotto, l'accesso frontale al vano motore, in questo caso un Nanni Diesel da 62 cv con linea d'asse ed elica a tre pale fisse.

Sopra, la cabina di prua di dritta, presente nella versione charter. È composta da due cuccette a castello, un armadio e un vano aperto incassato nella paratia centrale. A destra, la cucina dispone di abbondanti volumi di stivaggio. Visibile, sulla destra, il mobile frigo.



INTERNI ★★★★★

Proposto in tre versioni, con 2, 3 o 4 cabine e 2 toilette (foto e disegno si riferiscono a quest'ultima), il Feeling 44 presenta l'innovativa soluzione del carteggio centrale, ripresa dagli open oceanici. Una collocazione che in questo caso serve a liberare spazio a murata e ampliare ulteriormente il quadrato che, con ben 4,40 metri di lunghezza, risulta essere il più abitabile della categoria. Parte dello spazio guadagnato a murata è destinato alla cucina, che dispone di un grande vano frigo separato dal blocco lavelli; e parte alla dinette, con un secondo divano a tre posti contrapposto al principale a L. Al di là dei vantaggi architettonici, il carteggio al centro si dimostra effettivamente funzionale: innanzitutto per appoggiarsi alla sua struttura quando si scende dalla scala (al riguardo servirebbe uno schienale sul sedile da usare come tientibene), e poi per vedere meglio la strumentazione dal pozzetto. Grazie ai tre vetri frontali, ai due boccaporti e agli oblò laterali, il quadrato è estremamente luminoso; l'essenza chiara del faggio contribuisce a esaltare questa sensazione di ariosità. Il gigantesco tavolo che nasconde la scassa della deriva (ma che resta identico anche nella versione a chiglia fissa) offre fino a dieci sedute. Nel quadrato si apre la toilette di poppa, tanto spaziosa da ospitare un angolo doccia con panca in teak. Le cabine di poppa, gemelle, dispongono di un armadio a due ante e una scarpiera, le cuccette sono lunghe ma leggermente strette per via del vano tecnico che separa i due locali. A prua la versione in prova disponeva di due cabine al posto dell'armatoriale: comoda quella di dritta con cuccette a castello, l'altra ha un letto in piano largo solo 118 cm. Nella media le dimensioni della toilette comune (il solito metro quadrato), salvo per l'altezza; negli altri locali le quote sono invece abbondanti.

Alberto Azzoni

Il luminoso e ampio quadrato del Feeling 44, con il singolare carteggio al centro.

A sinistra, la toilette di poppa è la più spaziosa delle due presenti. Dispone anche di un angolo doccia con sedile. Sotto, il quadro elettrico di ottima qualità e completo di tutti gli indicatori necessari. In basso a sinistra, la pompa idraulica manuale che aziona il sollevamento della deriva mobile.



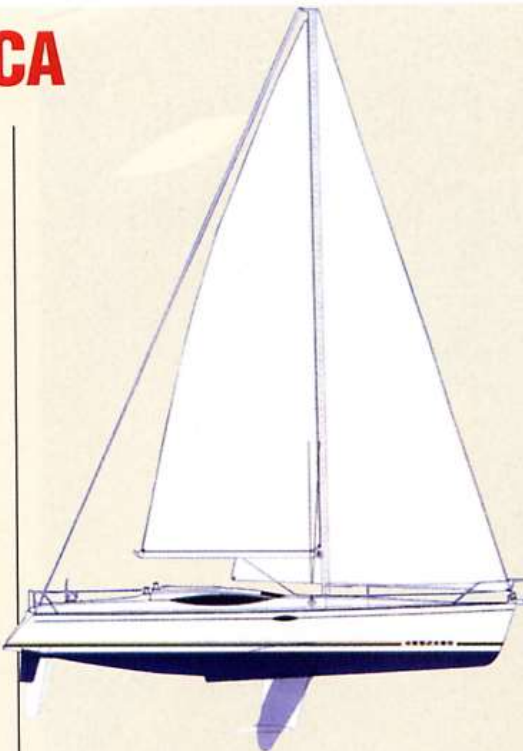
ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 190
Toilette di poppa	cm 194
Cucina	cm 200
Dinette	cm 202
Cabine di prua	cm 190
Toilette di prua	cm 178

LA PROVA TECNICA

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto:	m 14,00
Lunghezza scafo:	m 13,62
Lunghezza al gall.:	m 11,90
Larghezza al b.max:	m 4,25
Pescaggio vers. deriva mobile:	m 0,70/2,60
Pescaggio vers. chiglia fissa:	m 2,20
Dislocamento vers. deriva mobile:	kg 9400
Dislocamento vers. chiglia fissa:	kg 8400
Zavorra vers. deriva mobile:	kg 3100
Zavorra vers. chiglia fissa:	kg 2400
Superficie velica r+g 130%:	mq 98,50
Superficie randa:	mq 43,50
Superficie genoa avv. 130%:	mq 55,00
Superficie spi:	mq 120,00
I:	m 17,35
J:	m 4,75
P:	m 16,00
E:	m 5,65
Numero cuccette:	4/6/8+2
Motore:	50-78 cv
Capacità serbatoio acqua:	lt 500
Capacità serbatoio gasolio:	lt 200
Omologazione CE:	Cat. A 10 persone
Disegnata da:	Mortain & Mavrikios
Costruita da:	Kirié - www.kirie.com
Importata da:	Alu Yachting
Piazza Giolitti 8, 20133 Milano,	
tel. 02 70636336, fax 02 70631370.	
Importata da:	Top Sail Charter
Via Limanda 161, Darsena Aprilia Marittima, 33050	
Petregada (UD), tel. 0431 53167, fax 0431 53848.	



PREZZI

Vers. 4 cabine - der. mob. - mot. 62 cv: ... € 198.062
f.co cantiere, IVA esclusa

Dotazioni di serie

Panche e fondo pozzetto in teak, caricabatterie 60 Ah con linea 220 V, frigo elettrico, boiler 220 V e scambiatore, randa steccata con 3 mani di terzaroli e rotaia con carrelli a sfera, genoa avvolgibile con avvolgitore, vang rigido, scaletta bagno inox, doccia in pozzetto, elica tripala fissa su linea d'asse, salpancora elettrico con musone basculante, pompa a pedale in cucina.

Optional

- Suppl. versione quattro cabine:	€ 5.199
- Secondo strallo amovibile:	€ 8.400
- Elica di prua:	€ 1.918
- Capote paraspruzzi:	€ 1.896
- Bimini top:	€ 1.771
- Serbatoio acque nere:	€ 1.204
- Passavanti in teak:	€ 13.522
- Log eco vento tridata ST60:	€ 2.841
- Pilota Autohelm ST 7000:	€ 5.709
- Spi asimmetrico con attrezzatura:	€ 5.885
- Riscaldamento Webasto:	€ 7.287

PAGELLA

Progetto	★★★★
Coperta	★★★★
Piano velico	★★★★
Costruzione	★★★★
A vela	★★★
A motore	★★★★
Interni	★★★★
Impianti e dotazioni	★★★★

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale:	8/15 nodi
Stato del mare:	mosso
Equipaggio imbarcato:	4 persone
Serbatoi:	1/2 acqua, 1/2 carburante
Pulizia carena:	buona

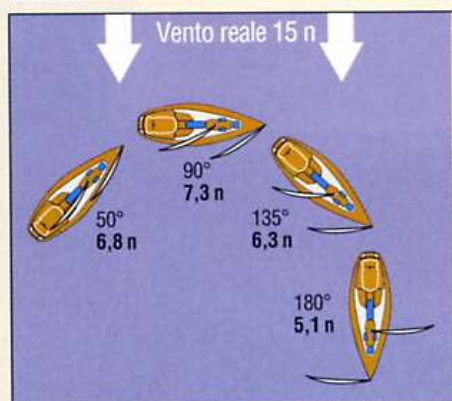
Vele usate

Randa full batten - Genoa avvolgibile 130%

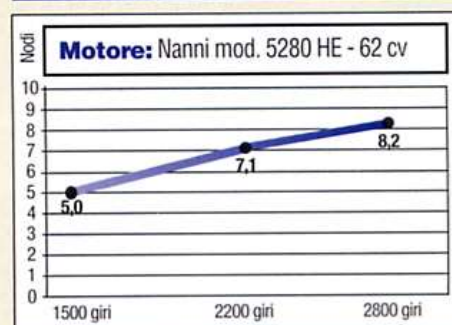
Strumentazioni usate

Gps Furuno - Fonometro Delta - Staz. vento Ray M.

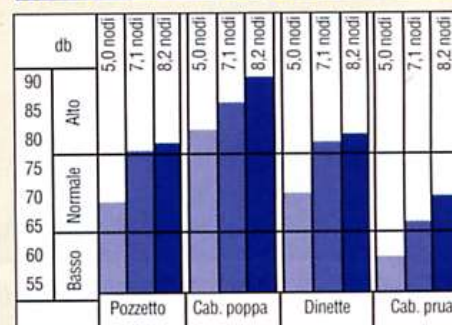
VELOCITÀ A VELA



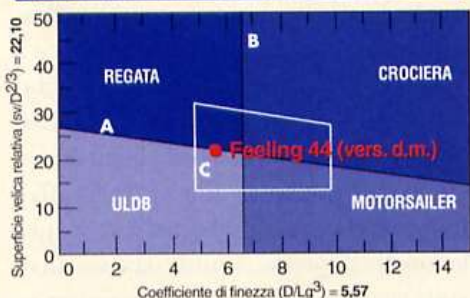
VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ A MOTORE



TIPOLOGIA DEL PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. Superficie velica relativa: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. Coefficiente di finezza: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica:	nodi 8,38
Lunghezza scafo/baglio max:	3,20
(< 2,90 = barca molto larga; > 3,40 = barca molto stretta)	
Percentuale di zavorra:	32,9% vers. deriva mob.

GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Feeling 44 (d.m.)	Ovni 455	Elan 45	Oceanis 473	Sun Od. 45.2	Bavaria 44	G.S. 46.3
LFT (m)	14,00	14,95	13,70	14,30	14,15	13,95	14,42
LARG. (m)	4,25	4,35	4,18	4,31	4,48	4,25	4,40
DISLOC. (kg)	9400	12000	10650	11500	9300	11500	11000
S.V. (mq)	98,50	106	122	108	93	90,2	127,3
IMMERS. (m)	0,70/2,60	0,80/2,40	2,10	1,70/2,10	2,00	1,65/2,00	2,20/2,40
CUCLETTE	4/6/8+2	6+2	4/6/8+2	4/6/8+2	4/6/8+2	4/6/8+2	6/8+2
PROGETTISTA	Mortain	Briand	Humphreys	Finot	Jeanneau	J&J	J&J
CANTIERE	Kirié	Alubat	Elan	Beneteau	Jeanneau	Bavaria	C.d.Pardo
PREZZO	€ 198.062	€ 263.824	€ 175.117	€ 177.591	€ 198.536	€ 132.213	€ 224.658

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".



Il Feeling 44 segue lo stesso stile personale degli altri modelli della gamma, con quella maggiore snellezza concessa dalle dimensioni.

(segue da pag. 110)

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

L'impiantistica è uno dei punti di forza del Feeling 44. Innanzitutto per la completezza dei componenti: il quadro elettrico dispone di amperometro e voltmetro e di magnetotermici disponibili; c'è anche il manometro che indica il consumo dell'acqua; e le batterie servizi sono tre da 100 Ah. E poi per la disposizione in vani tecnici spaziosi e facilmente accessibili: il boiler e il caricabatterie sono installati dietro il motore, in un alloggiamento separato dove c'è posto per il dissalatore e altri apparati, mentre l'impianto idrico (con autoclave, vaso di espansione e filtro) è concentrato dietro a un divano. Nella media le autonomie di acqua e carburante, ricche le dotazioni di serie che includono praticamente tutto quello che serve per navigare, eccettuata l'elettronica.

A VELA ★★★

Abbiamo avuto modo di provare la versione a deriva mobile con vento reale da 8 a 15 nodi. E molto diversa è stata la risposta: il range ottimale è intorno a 12 nodi, un paio in più rispetto alle concorrenti a chiglia fissa. Fino a 10/11 nodi d'aria, la barca è infatti lenta nel prendere il passo e poco sensibile al timone. Di conseguenza in bolina bisogna poggiare oltre i 50° per riuscire a mantenere il log intorno a 5 nodi. Dai 12 nodi in su l'incremento di prestazioni diventa immediato e sensibile: con 13 nodi d'aria se ne fanno già 6,2 di passo, e ci si avvicina a 7 con 15 nodi, tornando a un più usuale angolo di 45°. Se non è una lepre con le brezze (anche per via dell'elica a tre pale fisse), c'è da dire che è una campionessa di comfort: grazie alla zavorra in sentina, il passo sull'onda è estremamente

morbido e il rollio impercettibile. Come tutte le barche a elevata stabilità di forma, l'angolo di inclinazione è inoltre molto contenuto. E anche questo, per chi va in crociera, è un bel vantaggio.

A MOTORE ★★★

La versione in prova montava il Nanni da 62 cv, potenza intermedia tra le 6 previste. Dalle velocità si può dire che qualche cavallo in più non guasterebbe: 7,1 nodi a regime di crociera non è granché per un 14 metri, anche perché aumentando i giri il rumore diventa davvero fastidioso. A parte l'isolamento del vano, ciò che va migliorata è la manovrabilità: alle basse velocità le due pale del timone sono poco efficienti, specie in retromarcia. Indispensabile, dunque, l'elica di prua. Buona, nel complesso, l'accessibilità al vano. (L.Z.)

DETTAGLI AZZECCATI



1 Ripreso dagli open oceanici, dove ovviamente vanta altre dimensioni e un allestimento più tecnologico, il carteggio centrale è una ottima soluzione per ampliare lo spazio del quadrato. Nelle barche larghe come il Feeling 44, consente inoltre di garantire un appoggio ai piedi della scala d'ingresso. Il supporto del tavolo è attrezzato a stipetteria. **2** L'organizzazione delle manovre è una delle più funzionali per la crociera: visibile nella foto il circuito della scotta del genoa, rinviata sul relativo winch posto sopra un gradino ribassato della tuga. Una soluzione che offre una eccellente posizione di lavoro e libera le panche del pozzetto dall'intralcio delle scotte e del verricello. **3** Funzionalità ed estetica sono ben miscelate nel disegno della coperta: ne è un esempio lo specchio di poppa che, seppure molto largo, è di taglio gradevole e ospita in un vano apposito, chiuso da un portello, la zattera.