

L'ULTIMO NATO DEL
 CANTIERE KIRIÉ È UN
 NOVE METRI CON DERIVA
 MOBILE CHE PESCA
 APPENA 80 CENTIMETRI



- PREGI & DIFETTI**
- * Pescaggio ridotto
 - * Soluzioni di coperta funzionali per la crociera
 - * Gavoni ampi e facilmente accessibili
 - * Limitata altezza in cabina
 - * Scarsa lunghezza della cuccetta di poppa
 - * Quadro motore poco visibile

S
 U
 P
 E
 R
 P
 R
 O
 V
 A



DI LEONARDO ZUCCARO

Livio Fieroni

La recente acquisizione della Société Kirié ad opera del gruppo Alubat ha dato vita al terzo polo della cantieristica francese, che si inserisce dietro ai due colossi Beneteau - Jeanneau e Dufour - Gibert Marine. Fondata all'inizio del secolo, la Kirié è considerata una realtà storica della vela d'oltralpe e, tra i suoi collaboratori, figurano famosi navigatori come Eric Tabarly e Jean Luc Van Den Heede. Il nuovo gruppo può ora contare su due gamme distinte, quella dei Feeling in vetroresina e quella degli Ovi in alluminio, che hanno però un punto in comune: il pescaggio ridotto ottenuto dalla configurazione a deriva mobile integrale, che rientrando completamente nello scafo, consente di spiaggiare senza problemi. Ed è proprio questa peculiarità che caratterizza l'ultimo modello della Kirié, il Feeling 306, di cui siamo andati a provare il



LA DERIVA INTEGRALE

Si tratta di un particolare tipo di deriva mobile che rientra a filo dell'opera viva. Il raddrizzamento è assicurato dalla zavorra posta in sentina e in minima parte dal peso della lama basculante. Molto interessante la soluzione costruttiva adottata per il Feeling 306: la zavorra in ghisa (qui a sinistra) costituisce il fondo stesso della carena. In pratica, questo piastrone di 1150 kg è un tappo che chiude il foro centrale realizzato nella scocca in vetroresina. Viene poi opportunamente imbullonato e resinato al guscio di vetroresina.

ta, che alle andature portanti viene tuttavia riequilibrata dalla possibilità di sollevare la lama di deriva. Per garantire il raddrizzamento richiesto dai regolamenti di costruzione (RINa, Abs ecc.), la percentuale di zavorra posta in sentina sfiora il 40% del dislocamento. Per il resto il progetto presenta elementi in comune con gli attuali crociera-regata IMS: pochi slanci per una lunghezza al galleggiamento di poco inferiore al fuori tutto, baglio massimo leggermente arretrato, bordi liberi bassi. Sul prototipo da noi provato la pala del timone era incernierata su un corto skeg, ma sarà sostituita nei prossimi esemplari con una pala sospesa a maggior compenso. Oltre alla versione a deriva mobile, è prevista anche quella con bulbo fisso che pesca m 1,72.

COPERTA ★★★★★

Grazie alla tuga a due livelli, forse rètro da un punto di vista estetico ma ancora valida sul piano della funzionalità, questo nove metri è tra i pochi a disporre di una zona prendisole ricavata a pruvia dell'albero.



primo esemplare direttamente in cantiere, sulla costa atlantica francese.

PROGETTO ★★★★★

La scelta del progettista non è casuale: Gilles Vaton è uno specialista di barche da crociera pura a deriva mobile e tra le sue realizzazioni figurano piccoli cabinati così come maxi yacht da 30 metri. Caratteristica comune a questo genere di barche, che si evidenzia anche nel Feeling 306, è l'alta stabilità di forma ottenuta da una larghezza al galleggiamento molto accentuata, come testimonia l'andamento verticale delle fiancate. Ne consegue una maggiore superficie bagna-

Il trasto della randa è posto sul lato anteriore del pozzetto, che misura cm 183x158. Classica la disposizione delle manovre, con le drizze rinviate sulla tuga e servite da una batteria di stopper e un winch per lato. Grazie alle rotaie addossate alla tuga, i passavanti sono liberi da intralci. L'antisdruc-ciolo è efficace anche a coperta bagnata.

Comoda anche la discesa allo spoiler di poppa, che si estende per mezzo metro a pelo dell'acqua ed è dotato di scaletta e vano doccia; corretta l'ergonomia dello schienale delle panche, ma scarsa l'altezza della seduta (soli 32 cm). Il paraspruzzi di forma piramidale è comodo per sedere sui bordi esterni, ma rende un po' difficoltoso il passaggio dal pozzetto ai passavanti. Classica l'organizzazione delle manovre, con le drizze rinviate a poppa e i winch di scotta del genoa a portata di mano del timoniere; corretta anche la posizione del trasto randa a ridosso dell'entrata sottocoperta. A prua la cala dell'ancora che può essere attrezzata

con un verricello manuale, a poppa due gavoni, uno dei quali predisposto per l'autogonfiabile e per due bombole del gas.

PIANO VELICO ★★ ★

L'armo a 9/10 è all'insegna della semplicità, senza volanti né stralretto e con un solo ordine di crocette larghe e molto angolate verso poppa. Contenuto anche lo sviluppo della superficie velica, che prevede di serie un genoa al 135% di mq 23,1 e una randa "semi full-batten" (le stecche arrivano a circa 30 cm dall'albero) di mq 20,9 della Elvstroem Sails, di qualità discreta. L'albero Z-Spars in alluminio anodizzato appoggia in coperta, è poco rifinito ma di sezione robusta; il sartame in cavo spiroidale è composto da due basse, due alte, strallo di



Il Feeling 306 è un nove metri a deriva mobile progettato da Gilles Vaton. Oltre al pescaggio ridotto, si apprezza l'abitabilità della coperta.

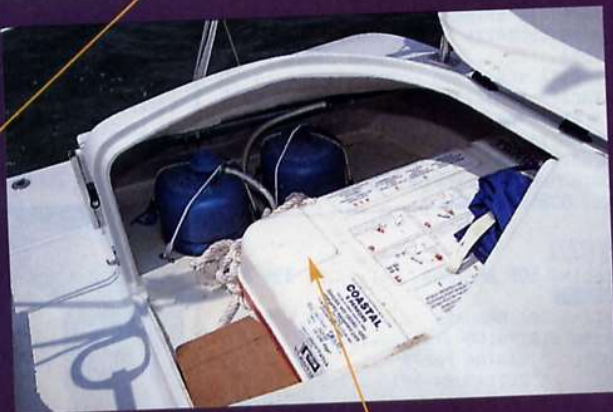
La cala di prua è di dimensioni tali da permettere lo stivaggio interno dell'ancora. Comunque presente il musone a gola singola, mentre il verricello manuale è previsto tra gli optional.

ni, che non sono controstampati ma solidali con la scafo. Altrettanta cura viene posta nella falegnameria, con una abbondanza di lamellari incollati da far concorrenza a modelli di classe superiore. L'essenza impiegata è l'olmo, che conferisce una particolare luminosità agli interni. Di serie il trattamento anti osmosi.

▲ VELA ★★ ★

Con 15 nodi di vento reale abbiamo potuto navigare con tutta randa e genoa al 135% senza mai superare i 20° di sbandamento. Questo è forse l'aspetto che più differenzia il 306 dai concorrenti a bulbo fisso e che dipende, oltre che dalla stabilità di forma, anche dal piano velico ridotto, studiato più per le condizioni di vento medio che per le ariette. Per una barca da crociera a deriva mobile, l'obiettivo principale è d'altronde quello di

Livio Fiorini



prua e paterazzo, quest'ultimo sdoppiato per facilitare l'accesso allo spoiler e dotato di paranco di regolazione a quattro vie.

COSTRUZIONE ★★ ★ ★

Non ci sono tecnologie avanzate nella costruzione dei Feeling, né fibre esotiche o resine dell'ultima generazione, ma solo una grande esperienza che deriva dalle centinaia di esemplari che navigano in Atlantico, dove si concentra da anni il grosso della flotta Kirié. Nella nostra visita in cantiere abbiamo potuto verificare la compattezza del laminato, che è monolitico nello scafo e a sandwich di balsa in coperta, la giunzione delle paratie alla scocca lungo tutto il perimetro e la resinatura dei madieri e longhero-

Il volume di stivaggio è uno dei punti di forza del Feeling 306, che dispone di due grandi gavoni con bocche di accesso molto ampie: il primo è ricavato a poppa del pozzetto ed è destinato all'autogonfiabile e alle due bombole del gas; il secondo, di ben 1,5 metri cubi complessivi, è posto al centro delle panche ed è dotato di paratie divisorie in legno e due mensole che consentono un più razionale sfruttamento degli spazi.

mantenere un margine di sicurezza molto alto, anche a scapito di un po' di potenza con vento leggero. Ben diverso è il comportamento al lasco, dove con il gennaker e la deriva sollevata si supera con facilità la velocità critica. La barra dura e poco sensibile giustifica la modifica a cui il cantiere sta provvedendo e che, limitando le continue correzioni di rotta, dovrebbe influire positivamente anche sulle prestazioni.

▲ MOTORE ★★ ★ ★

Con il motore Yanmar da 18 cv ed elica a due pale fisse, abbiamo registrato al Gps sei nodi a regime di crociera e poco più di sei e mezzo al massimo dei giri. Nella norma i valori di rumore, frutto della buona insonoro-

306

Z E E



KIRIE

rizzazione e del corretto allineamento della linea d'asse, che è provvista di premistoppa del tipo senza manutenzione.

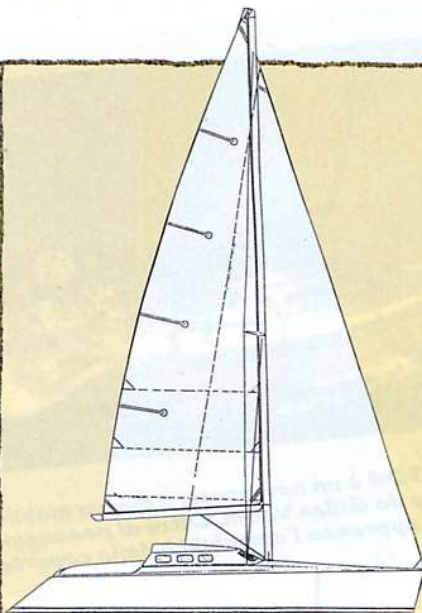
Ampia anche l'accessibilità al vano motore e a tutti i suoi organi principali. Scarsa, invece, la manovrabilità all'ormeggio, da imputare ancora una volta al timone che risponde lentamente alle correzioni.

INTERNI ★★

La tuga corta ha vincolato la disposizione della cabina di prua che, non potendo fruire dell'altezza interna, è priva di piano di calpestio; la cuccetta a V è comunque di dimensioni abbondanti e una porta scorrevole consente di separarla dal quadrato. Lo spazio guadagnato a prua è distribuito in parte nella zona carteggio, con un tavolo di cm 52x90 e molto spazio per libri e strumenti, in parte nella zona di poppa che ospita una cabina con un lungo calpestio e, sull'altro lato, una toilette con doccia e vano cerate. La dinette è formata da due panche contrapposte unibili sul lato anteriore con un cuscino, così da ricavare due sedute in più o una cuccetta per baglio. Eccellente la luminosità, ma due oblò apribili al posto di quelli fissi non guasterebbero. Del 306 esiste anche una versione a tre cabine separate.

IMPIANTI E DOTAZIONI ★★★★★

Valvole e prese a mare sono concentrate in zone di facile accesso ed etichettate, la batteria da 90 Ah è in un vano stagno, la cucina è corredata di pompa a pedale di rispetto, che può funzionare anche con l'acqua salata. Di serie l'autoclave. La capacità del serbatoio acqua è limitata (90 lt), ma c'è posto per il supplementare. Ad eccezione del frigo elettrico, le dotazioni di serie sono complete. (L.Z.)



Dati barca

LUNGHEZZA FUORI TUTTO	M 9,17
LUNGHEZZA SCAFO	M 9,02
LUNGHEZZA AL GALLEGGIAMENTO	M 8,40
LARGHEZZA	M 3,15
PESCAGGIO	M 0,70/1,80
DISLOCAMENTO A VUOTO	KG 3100
ZAVORRA	KG 1150+80
SUPERFICIE VELICA 135%	MQ 44
SUPERFICIE SPINNAKER	MQ 65,9
NUMERO CUCCETTE	4+2
MOTORE	YANMAR 26M20 CV 18
CAPACITÀ SERBATOIO ACQUA	LT 90
CAPACITÀ SERBATOIO GASOLIO	LT 32
DISEGNATA DA	GILLES VATON
CONSTRUITA DA	KIRIE
IMPORTATA DA	RAVERA YACHTING
PORTO TURISTICO	Box 35, 16033 LAVAGNA (GE)
TEL.	0185/362306.

Prezzi

FEELING 306 DER.MOB.	FF 394.817
OPTIONAL	
SALPANCORA MANUALE	FF 6.366
FRIGO ELETTRICO	FF 4.755
SUPPL.2° CABINA POPPA	FF 6.955
SPI E ATTREZZATURA SPI	FF 16.696
TRASPORTO A NIZZA	FF 10.260
IMMATR. ARMAMENTO E VARO	FF 10.011

Attrezzature

WINCH SCOTTA: 2 LEWMAR 30ST; WINCH DRIZZA: 1 LEWMAR 24ST + 1 LEWMAR 16; ROTAIE GENOA E TRASTO RANDA: AMIOT; STOPPER: 6 SPINLOCK; ALBERO: ZSPARS; AVVOLGIFIOCO: FACNOR; OBLÒ E BOCCAPORTI: LEWMAR.

Prestazioni misurate

CONDIZIONI DEL TEST

VELOCITÀ DEL VENTO REALE	14/15 NODI
STATO DEL MARE	POCO MOSSO
EQUIPAGGIO IMBARCATO	2 PERSONE
PULIZIA CARENA	BUONA

VELE USATE

RANDA STECCATA - GENOA 135% - GENNAKER

STRUMENTAZIONI USATE

Gps PANASONIC CON CARTOGRAFIA NAVIONICS/ FONOMETRO DELTA/STAZIONE VENTO AUTOHELM

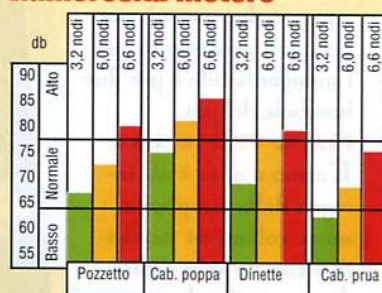
VELOCITÀ A VELA

BOLINA 42°	5,4 NODI
TRAVERSO	6,2 NODI
LASCO CON GENNAKER	7,1 NODI
POPPA CON GENNAKER	6,1 NODI

VELOCITÀ A MOTORE

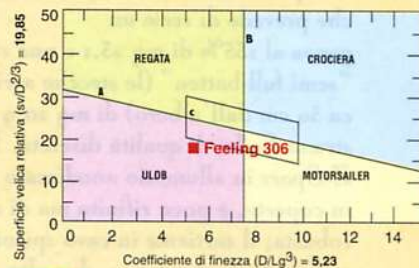
1500 GIRI	3,2 NODI
2700 GIRI CROCIERA	6,0 NODI
3500 GIRI MAX	6,6 NODI

Rumorosità motore



Fattori tecnici

VELOCITÀ CRITICA	NODI 7,04
LFT/BAGLIO MAX	2,86
(MENO DI 2,70 = BARCA STRETTA - PIÙ DI 3,40 = BARCA LARGA)	
RAPPORTO ZAVORRA/DISLOCAMENTO	39,6%



LEGENDA

A-B: PIÙ UNO SCAFO SI ALLONTANA DA QUESTE DUE LINEE E PIÙ PRESENTA LE CARATTERISTICHE DI UNO DEI QUATTRO SETTORI COLORATI.
C: L'AREA C CONTIENE IL 70% DELLA FLOTTA.
SUP. VELICA RELATIVA: PIÙ IL VALORE È ALTO, PIÙ È FACILE ENTRARE IN PLANATA.
COEFFICIENTE DI FINEZZA: VALORE BASSO = BARCA LEGGERA - VALORE ALTO = BARCA PESANTE

Dettagli azzeccati



1 LA DERIVA MOBILE ALLOGGIA IN UNA SCASSA RESINATA AL FONDO DELLO SCAFO E PROVISTA DI BOTOLE DI ISPEZIONE IN PERSPEX. IL CIRCUITO DI SOLLEVAMENTO PASSA NEL TUBO DI ACCIAIO CHE SI VEDE IN PRIMO PIANO ED È RINVIATO AL WINCH SULLA TUGA. **2** LE VALVOLE DELL'IMPIANTO IDRICO, CHE CONSENTONO DI PASSARE DALLE POMPE A PEDALE ALL'AUTOCLAVE, SONO CONCENTRATE SOTTO IL LAVELLO DELLA CUCINA. **3** PIUTOSTO RARO, SU UN NOVE METRI, IL PRENDISOLE A PRUVIA DELL'ALBERO. DA NOTARE ANCHE I TRE OBLÒ FRONTALI DELLA TUGA CHE DANNO MOLTA LUCE IN QUADRATO.

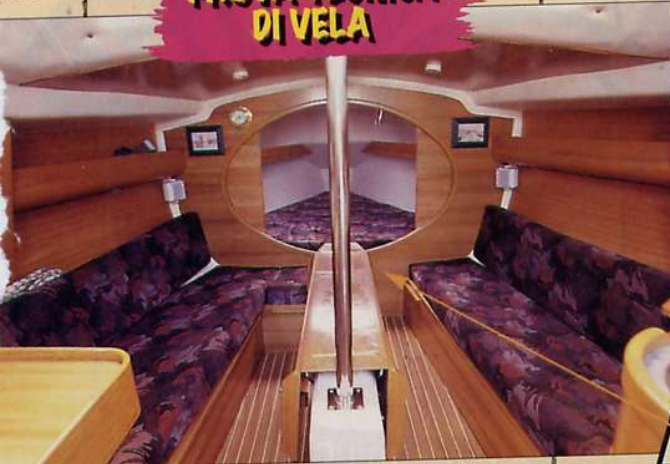


L'alta stabilità di forma e le ridotte dimensioni del piano velico consentono al Feeling 306 di bolinare con un angolo di sbandamento molto contenuto.

★ SCARSO ★★ SUFFICIENTE ★★★ DISCRETO ★★★★ BUONO ★★★★★ OTTIMO

LA PROVA TECNICA DI VELA

Livio Fioroni



Sopra, il quadrato con i due divani contrapposti, per un totale di sei sedute. A lato, il tavolo nasconde la scassa della deriva mobile.



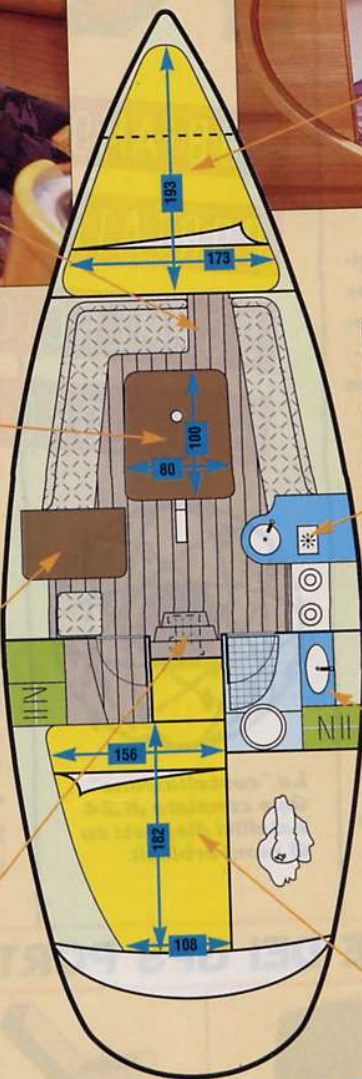
Sopra, l'ampia zona carteraggio con il piano che misura cm 52x90. A lato, l'accesso al vano motore dalla cabina di poppa.



Sopra, l'ovale della porta scorrevole che separa la cabina di prua dal quadrato. Sotto, la cucina a L dotata di frigo a pozzetto.



Sopra, la toilette costituita da un monoblocco in vetroresina. A sinistra, la cabina di poppa con armadio, stipetto e mensola.



Le dimensioni sono espresse in centimetri

Altezze in cabina

CABINA DI POPPA	CM 171
CUCINA	CM 175
DINETTE	CM 175
TOILETTE	CM 167
CABINA DI PRUA	CM 146

I concorrenti

NOME	PROGETTISTA	LFT (M)	LARG. (M)	DISL. (KG)	S.V. (M ²)	PESC. (M)	CUCC.	CANTIERE	PREZZO
FEELING 306	VATON	9,17	3,15	3100	44	0,70/1,80	.4+2	KIRIÉ	FF 394.817
OVNI 30	BRIAND	9,30	3,20	3100	44	0,70/1,85	.4+2	ALUBAT	130.790.000
GIB'SEA 304	JOUBERT/NIVELT	9,10	3,30	3200	52	0,70/1,85	.4+2	GIBERT M.	FF 327.000
SUN ODYSSEY 30	CASTRO	9,24	2,99	2950	44	0,70/1,90	.4+2	JEANNEAU	112.450.000
FIRST 30 SPIRIT	FINOT	9,05	2,98	3050	52	1,82	.4+2	BENETEAU	FF 304.063
ETAP 301	MORTAIN	9,35	3,16	3300	40,9	1,70	.4+2	ETAP	120.500.000
ELAN 295	HUMPHREYS	9,48	2,98	2950	49	1,80	.4+2	ELAN	101.500.000
DUFOUR 30 CL	JAKOPIN	8,99	3,00	2800	47	1,20	.4+2	DUFOUR	FF 263.820
RIMAR 31	FINOT	9,15	2,90	3050	43,9	1,69	.4+2	RI.MAR	109.000.000

I PREZZI SONO IVA ESCLUSA FRANCO CANTIERE. PER UN CONFRONTO CONSULTATE LA RUBRICA "I PREZZI DEL NUOVO". CAMBI AL 23/6/97; FF = 290 LIRE