

LA BARCA
DEL MESE

Super Prova

FEELING 416



F E E L I N G



Confortevole e dotato di un ottimo piano di coperta ecco il Feeling 416, la novità del cantiere Kiriè per la crociera pura e il charter



pregi

- Pozzetto e piano di coperta eccellenti,
- Ottime vele standard.
- Interni luminosi e ben aerati.

difetti

- Letto di prua un po' piccolo.
- Vano motore poco insonorizzato.
- Discussibile la dinette rotonda (vers. Armatore).

FEELING 416

vorno. Il Feeling 416, che presentiamo in questa prova, è l'ultima novità del cantiere francese.

ESTETICA E PROGETTO

Il Feeling 416 è un 12 metri destinato alla crociera pura e al charter. Fa parte di una nuova generazione, molto diffusa in Francia, di barche da crociera disegnate senza alcun vincolo con la formula IOR. Il concetto ispiratore del progetto è quello di offrire grande comfort a un equipaggio che vuole soprattutto star bene in vacanza. I volumi dello scafo sono importanti, con una lunghezza e una larghezza al galleggiamento piutto-

sto accentuate per ottenere la massima abitabilità in rapporto alla lunghezza fuori tutto. Il piano di coperta segue la stessa filosofia, e cioè abbondanza di spazio e di soluzioni che facilitano la vita all'aperto. All'interno, tutti gli ambienti godono di moltissima luce, grazie a numerosi oblò e prese di luce sulla tuga. Gli interni sono disponibili in due versioni: con dinette rotonda (vers. armatore), o con dinette tradizionale (vers. charter). Si consiglia la seconda, che offre la possibilità di trasformare i divani in cuccette con lo stesso numero di posti a sedere. I parametri del progetto sono quelli tipici delle barche da crociera: il dislocamento è medio-pesante, la barca è mediamente invelata. La chiglia, in piombo, è profonda quanto basta per fornire un buon angolo di bolina. Il progetto è firmato da Philippe Harlè, uno dei più bravi architetti francesi nell'ambito delle barche di serie di media e piccola dimensione. La linea e l'estetica sono indovinate per questo tipo di barca.

COPERTA E ATTREZZATURA

Il piano di coperta del Feeling 416 è uno dei migliori mai visti in una barca di serie, specialmente per quanto riguarda i volumi e la forma del pozzetto. Il bordo esterno del pozzetto, per esempio, è stato sagomato in modo che quando la barca è sbandata, ci si può sedere sopra come se si trattasse di una seconda panca angolata per quello sbandamento. Comodissima, inoltre, la posizione dei winches delle scotte del genoa. Questi si trovano a poppa, di fianco alla timoniera, e possono essere utilizzati indifferente sia da un membro dell'equipaggio, sia dallo stesso timoniere, che può condurre la barca, virare e regolare le scotte da solo, avendo tutto a portata di mano ed essendo lo spazio studiato apposta per questa possibilità. Ottima anche la posizione dell'autogonfiabile, ricavata nella piattaforma dello specchio di poppa, sotto un apposito co-perchio: è veramente accessibile, e in caso di (malaugurata) necessità ci vogliono pochi secondi per gettarlo in acqua. I gavoni, molto voluminosi, sono tre e sono disposti ai lati della timoniera a ruota. Le drizze sono rinviate sulla tuga, e vengono regolate da due winches coordinati con due batterie di stoppers. Ottimo il carrello della randa (posizionato sulla tuga) che ha un comodo sistema di strozzaggio automatico dei cordini di regolazione. Su tutta la coperta c'è abbondanza di spazi liberi disponibili, così come di oblò, di boccaporti, di prese di luce, e di prese d'aria.

ALBERO E VELE

Fatto assolutamente raro, le vele che il cantiere dà in dotazione (randa, genoa medio e TMT) sono molto belle sia come taglio, sia come costruzione. Una parte importante delle buone prestazioni ottenute a vela, è merito loro. L'albero è armato a due crocette e appoggia in coperta. Grazie a due sartie basse angolate rispettivamente verso prua e verso poppa, non c'è bisogno né di volanti né di stralotto.

INTERNI

Gli interni sono voluminosi, con una zona centrale molto grande. Il letto doppio della cabina di prua, invece, è alquanto corto e due persone devono stare sfalsate per dormire. A poppa ci sono due cabine con letti di m 1,32 x 2,00, armadi e, in quella di dritta, un lavabo. Al centro si trovano una cucina a L molto spaziosa e attrezzata (c'è anche un forno a microonde standard),

Dati barca

Lunghezza fuori tutto	m 12,60
Lunghezza scafo	m 12,22
Lunghezza al gall.	m 9,81
Larghezza	m 4,20
Pescaggio	m 1,95
Dislocamento	kg 7500
Zavorra	kg 2300
Superficie velica	m ² 84,15

Numero cuccette	6/8
Motore e cavalli	Yanmar HP 44
Capacità serbatoio acqua	lt 400
Capacità serbatoio carbur.	lt 250
DISIGNATA DA:	Harlè-Mortain
CONSTRUITA DA:	Chantiers Kiriè
IMPORTATA DA:	Molo Mediceo
Via Grande, 215	
57100 Livorno	
Tel.: 0586/884479	

Prezzo con dotazioni standard,
IVA 19% ESCLUSA L. 159.000.000

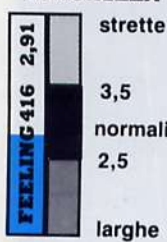
Optional

Prezzo IVA 19% Esclusa	
Ponte in teak	L. 9.830.000
Att. spi	L. 2.440.000
Caricabatterie	L. 1.180.000
Salpancora elettr.	L. 1.680.000

Fattori tecnici

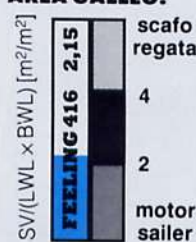
a cura di Enzo Marolli

RAPPORTO LUNGHEZZA/ LARGHEZZA



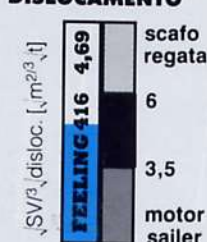
più il numero è alto
più la barca è stretta

RAPPORTO SUP. VEL. / AREA GALLEG.



più il numero è alto
più la barca è invelata

RAPPORTO SUP. VEL. / DISLOCAMENTO



più il numero è alto
più la barca è invelata

FORMULA COEFFICIENTE DI FINEZZA



più il numero è basso
più la barca è leggera

I concorrenti

Modello	Progettista	L. ft.	Disl.	Cucc.	S.vel.	Cantiere	Prezzo
Feeling 416	Harlè	12,60	7500	6/8	84,15	Kiriè	159.000
Baltic 40	Vrolijk	12,00	6800	6/8	93,70	Baltic	—
Bavaria 410	Vrolijk	12,80	7500	6/8	90,50	Bavaria	160.441
G. Soleil 39	Jezequel	12,50	8300	9	84,40	Del Pardo	181.764
Comet 420	Vallicelli	12,60	8500	6/9	92,30	Comar	181.920
Oceanis 430	Briand	12,96	9000	8	90,40	Beneteau	201.605
Gib Sea 402	Joubert	12,40	7500	9	92,00	Gibert	141.250
Voyage 12,50	Dumas	12,50	9800	9	82,00	Jeanneau	176.600
S.W. 41	Norlin	12,50	8500	6	102,00	Sweden Y.	—
X 402	Jeppesen	12,10	6000	8	90,10	X Yacht	184.000
Z 40	Stephens	12,30	9000	6/8	92,40	Zuanelli	198.000

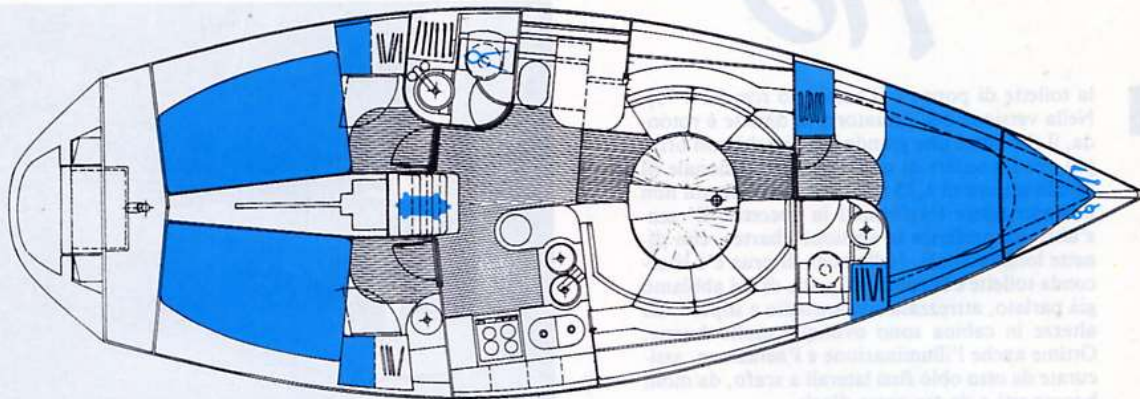
Per maggiori dati sulle imbarcazioni vi rinviamo alla rubrica "I prezzi del nuovo"

Le velocità al calcolatore

Andatura	Angolo reale al vento	Velocità della barca in rapporto al vento reale		
		5 n	10 n	20 n
Bolina	45°	3,71	5,85	6,42
Traverso	90°	4,82	6,98	7,63
Lasco	135°	3,37	6,11	8,41
Poppa	180°	2,60	4,80	7,58

Le velocità indicate in questa tabella sono calcolate al computer con un programma di VPP (Velocity Prediction Program) che simula il comportamento della barca in navigazione.

Le prestazioni vengono analizzate con la barca in assetto completo di navigazione, e cioè con equipaggio, dotazioni di sicurezza, vele, serbatoi acqua e gasolio pieni, ecc.



CUCETTE



MOTORE



CATENA



STIVAGGIO VELE



CARTEGGIO



STIVAGGIO ANCORA



ARMADI



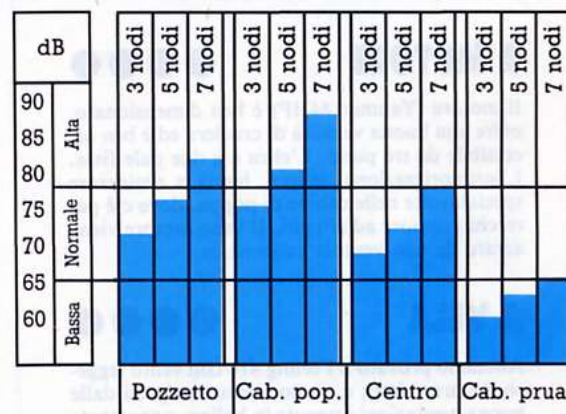
Pagella

- ESTETICA E PROGETTO** ●●●● 12 metri molto abitabile, destinato alla crociera pura e al charter, concepito per il massimo comfort sia all'interno, sia in coperta. Linea indovinata. Disponibile in due versioni di interni.
- COPERTA E ATTREZZATURA** ●●●●● Piano di coperta eccellente. Bordo del pozzetto sagomato per starvi comodamente seduti sopravento a barca sbandata. Winches del genoa manovrabili sia dal timoniere, sia dall'equipaggio.
- ALBERO E VELE** ●●●●● Le vele di serie sono belle, potenti e costruite molto bene. L'albero è a due crocette, appoggia in coperta, ed è armato con due ordini di sartie basse.
- INTERNI** ●●● Interni voluminosi, ma il letto della cabina di prua è corto. La dinette rotonda è discutibile: si consiglia la versione charter, con dinette longitudinale. Buone le altezze, l'illuminazione e l'aerazione.
- COSTRUZIONE E FINITURE** ●●●● Scafo e coperta in vetroresina. Chiglia in piombo. Finiture disponibili in noce e vernici laccate, o in legno d'olmo. Si consigliano le seconde.
- A MOTORE** ●●●● Insonorizzazione da migliorare. Buone le velocità.
- A VELA** ●●●● Buoni l'angolo di bolina e le prestazioni ottenute con vento leggero. La navigazione è confortevole anche per un equipaggio ridotto grazie all'ottima organizzazione della coperta.
- IMPIANTI** ●●●●● Ricca dotazione standard: boiler elettrico e meccanico, impianto 220, timoneria a ruota, frigo elettrico, forno a microonde, autoclave, pompe varie, ecc.

Vel. a motore/giri min.

GIRI AL MINUTO	NODI
1500	4.7
2000	6.5
2500	7.1
3000	7.8
3200 max	8.2

Rumorosità motore: velocità / decibel



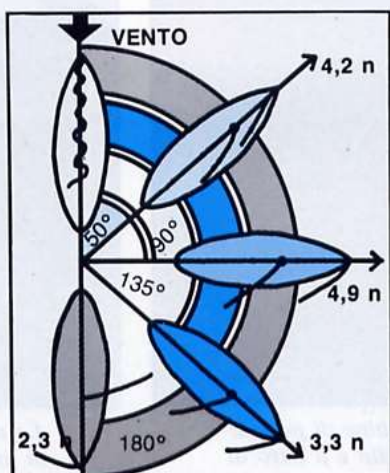
Risultati del test

Bolina: Angolo reale: 50° **velocità: 4,2 n**
 Traverso **velocità: 4,9 n**
 Lasco **velocità: 3,3 n**
 Poppa **velocità: 2,3 n**

CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: **5/7 nodi calmo**
 Stato del mare: **Randa, Genoa Max**
 Combinazione di vele usate per il test:

IMPORTANTE: considerare la presente tabella in relazione alla velocità del vento reale.



Attrezzature

Verricelli Lewmar
 Boccaporti Lewmar
 Albero Francespar
 Vele BM Sails
 Timoneria Plastimo

Dimensioni

Altezze in cabina
 Cabina di poppa m 1,97
 Toilette di poppa m 1,82
 Quadrato m 1,92
 Cabina di prua m 1,83
Lunghezza pozzetto m 2,60

"Il commento della signora"

Praticità della cucina ●●●●●
 Volumi cambusa e frigorifero ●●●●●
 Qualità ed estetica degli interni ●●●●●
 Spazio e funzionalità dei bagni ●●●●●
 Volumi di stivaggio, armadi e cassetti ●●●●●

Legenda

● Scarso ●●●●● Buono
 ●● Sufficiente ●●●●● Ottimo
 ●●● Discreto

FEELING 416



la toilette di poppa e il carteggio (cm 92 x 75). Nella versione dell'armatore, la dinette è rotonda, il che non è una grande idea perchè non offre più posti a sedere di una dinette tradizionale (il tavolo misura m 1,35 x 1,15) e i suoi divani non possono essere trasformati in cuccette. E' senz'altro da preferire la versione charter, con dinette longitudinale. Nella zona di prua c'è la seconda toilette e la cabina di prua, di cui abbiamo già parlato, attrezzata con armadio e stipetti. Le altezze in cabina sono ovunque molto buone. Ottime anche l'illuminazione e l'aerazione, assicurate da otto oblò fissi laterali a scafo, da molti boccaporti e da tre prese d'aria.

COSTRUZIONE E FINITURE



Scafo e coperta sono in vetroresina. L'opera viva viene protetta da uno speciale trattamento anti osmosi. La chiglia in piombo, di forma leggermente ellittica, è standard. Nello stampo dello scafo sono stati ricavati due skeg di rinforzo: uno per il timone, l'altro per l'asse dell'elica. Gli interni vengono realizzati in due versioni: in legno di noce e vernici laccate, oppure in legno di olmo. Noi abbiamo provato la prima versione, che ci è parsa poco adatta al gusto italiano. Potendo scegliere, consigliamo senza dubbio la finitura in olmo, che questo cantiere sa realizzare molto bene, e che conferisce agli interni una luce chiara e calda. Nel complesso, il livello di finitura delle parti interne è abbastanza alto.

A MOTORE



Il motore (Yanmar 44HP) è ben dimensionato, offre una buona velocità di crociera ed è ben accessibile da tre punti. L'elica è a due pale fisse. L'insonorizzazione, invece, lascia a desiderare specialmente nelle cabine di poppa, dove c'è parecchio rumore ad alti giri. Il vano motore viene aerato da una ventola automatica.

A VELA



Abbiamo provato il Feeling 416 con vento leggero e mare calmo, e siamo rimasti sorpresi dalle buone prestazioni ottenute in bolina, nonostante si tratti di una barca da crociera pura. Ciò è dovuto al fatto che la chiglia è profonda quanto basta per fornire un buon angolo di bolina: 50 gradi di angolo al vento reale, il che è un risultato di tutto riguardo. La barca inoltre è agile, ben equilibrata sul timone e accelera con facilità sulle raffiche. Ciò è dovuto anche al bellissimo taglio delle vele in dotazione, che sono potenti e con il grasso ben distribuito in avanti, e quindi molto adatte al vento leggero. Grazie all'ottima organizzazione del pozzetto, di cui abbiamo già parlato, navigare al timone del Feeling 416 è piacevole e confortevole, anche per un equipaggio molto ridotto.

IMPIANTI



Il Feeling 416 ha una ricca dotazione standard: frigo elettrico, 3 batterie da 95 Ah ciascuna, impianto 220 V, scaldia acqua sia elettrico sia meccanico, timoneria a ruota, salpa ancora manuale, chiglia in piombo, 3 vele, autoclave, pompe per lo svuotamento delle sentine-doccia, ecc. I serbatoi acqua e carburante sono molto capienti. Le valvole, le pompe e tutte le parti degli impianti sono accessibili e di facile sostituzione.



Il Feeling 416 è un 12 metri concepito per la crociera pura e il charter. Lo scafo è voluminoso e non ha vincoli con la formula IOR. E' indicato a chi vuole soprattutto godersi la vacanza.



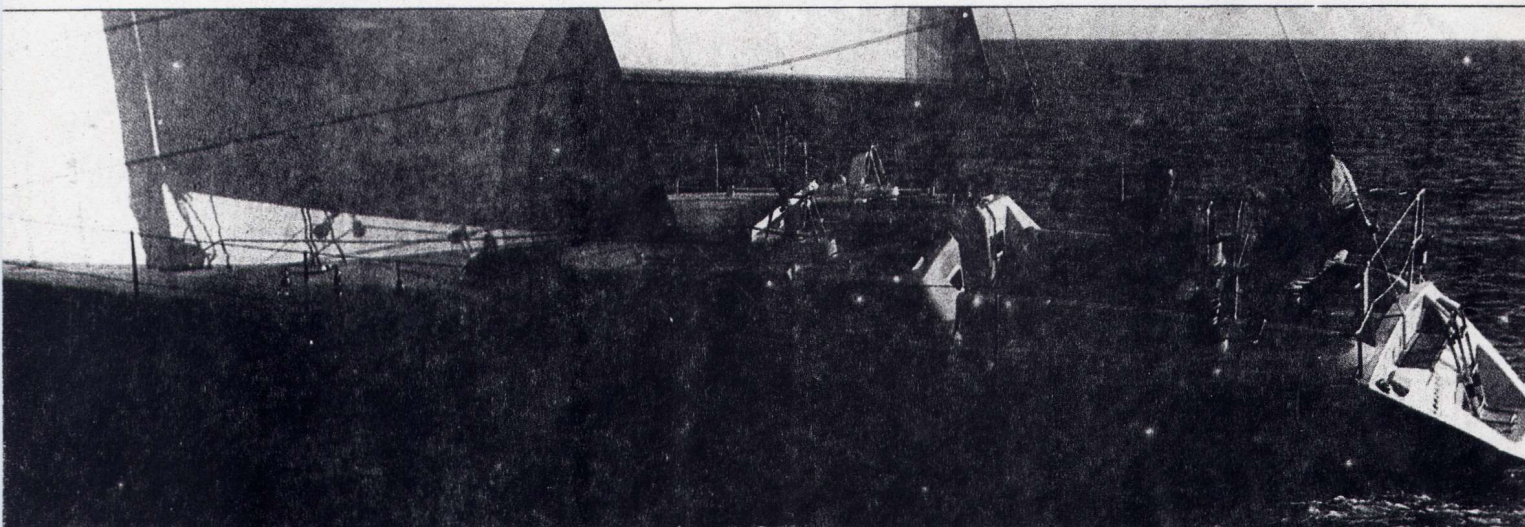
La dinette della versione dell'armatore, da noi provata, è molto spaziosa, ma i divani non possono essere trasformati in cuccette. Si consiglia pertanto la versione charter, con dinette longitudinale, che ha lo stesso numero di posti a sedere.



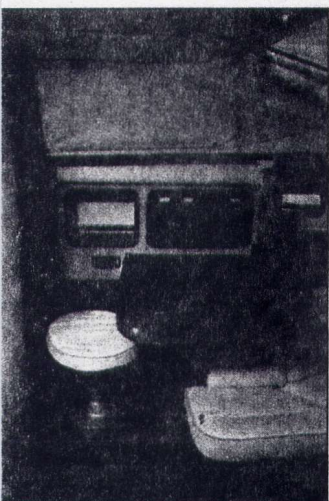
Una delle due cabine di poppa: da notare l'armadio e il letto di m1,32 x 2.



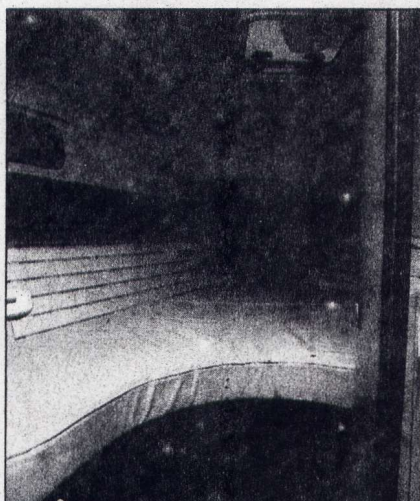
Le due toilette sono stampate in un blocco unico per evitare infiltrazioni d'acqua.



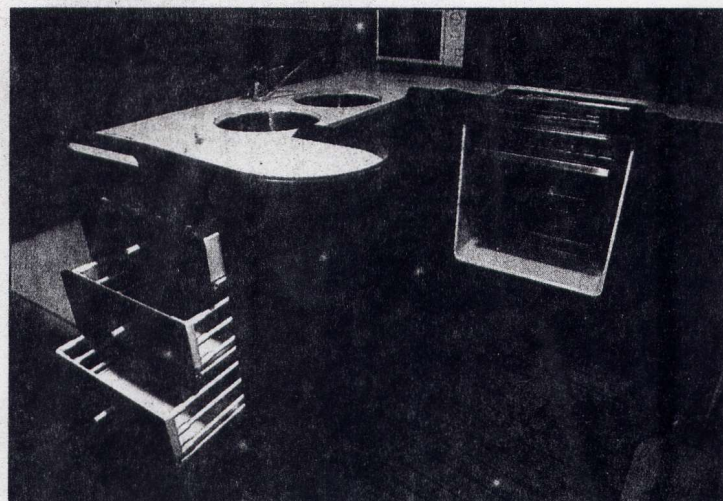
In bolina con vento leggero il Feeling 416 ottiene delle prestazioni sorprendenti, con un notevole angolo reale al vento. Ciò è dovuto al buon profilo della chiglia e all'ottimo taglio delle vele di serie, molto potenti e con il grasso ben posizionato in avanti. Da notare l'astuta posizione dei winches del genoa, che possono essere manovrati sia dal timoniere, sia dall'equipaggio.



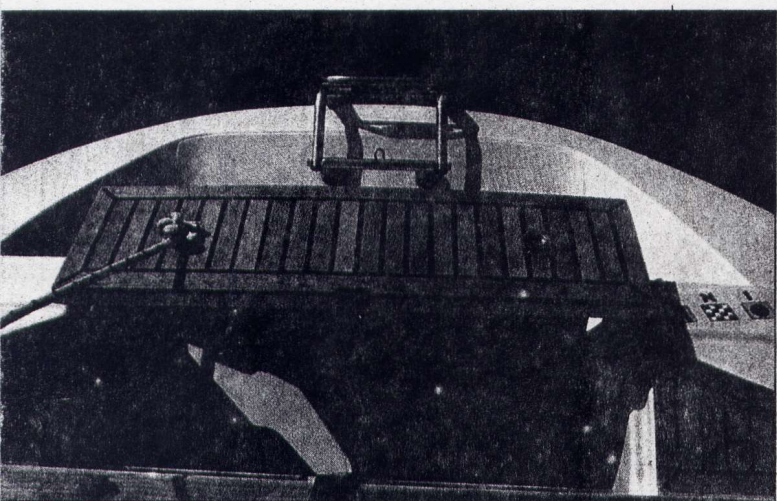
Il carteggio (cm 92 x 75) è ampio e ben attrezzato.



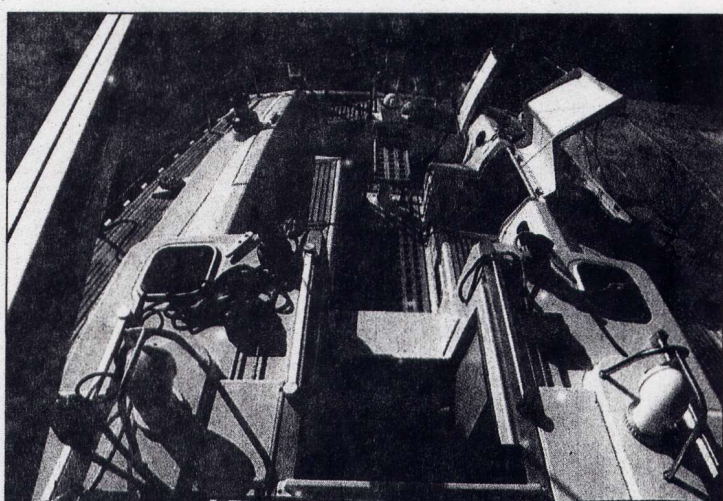
Il letto della cabina di prua è un po' corto, e due persone vi devono dormire sfalsate.



La cucina, dalla tipica forma a L, è grande e ben attrezzata. I mobili arrotondati consentono di sfruttare al massimo lo spazio senza intralciare l'accesso e i movimenti.



Un primo piano della piattaforma di poppa con la scaletta e l'alloggiamento dell'autogonfiabile, ricavato sotto il coperchio. Una posizione ideale per un pronto intervento.



Da notare il bordo esterno sagomato del pozzetto, dove ci si può sedere sopravento quando la barca è sbandata. I winches del genoa possono essere regolati stando in piedi.