

Le prove di vela e motore



Il Feeling 9,20 figlio di uno dei cantieri più antichi e nobili di Francia

È una barca robusta, che grazie a un dislocamento contenuto sa sfruttare qualsiasi bava di vento. Estremamente maneggevole. Interni degni di uno scafo lungo almeno il doppio. Essenziale l'attrezzatura di coperta. Alcuni piccoli nei eliminabili.

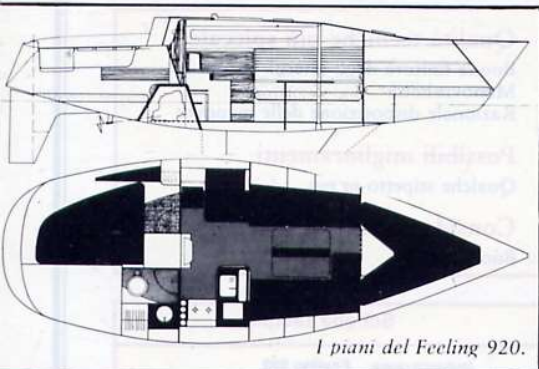
Il Feeling 920 nasce in uno dei cantieri più vecchi di Francia, la Kirie Constructions Nautiques, fondato nel 1912 dal signor Auguste Kirie nella regione intorno a Parigi e fin dall'inizio specializzato nella costruzione di barche da crociera, allora indirizzate ad un pubblico ristretto e particolarmente esigente. Durante i suoi settant'anni di esistenza la Kirie ha mantenuto sempre un ruolo di primaria importanza nella cantieristica d'oltralpe anche per aver scelto un tipo di prodotto particolarmente apprezza-

to dai francesi e cioè l'imbarcazione da porto robusta, con buone doti di abitabilità e misure contenute. Oggi il cantiere, trasferitosi ormai da tempo sull'oceano Atlantico a Sables D'Olonne, ha raggiunto dimensioni non indifferenti anche per quanto riguarda il tipo di imbarcazioni costruite, che vanno dal «peche-promenade» al piccolo motor sailer, dalla barca da fiume allo sloop da crociera veloce qual'è appunto la gamma dei Feeling. Il 920 è disegnato da Philippe Harlé, progettista di molte imbar-

cazioni con queste caratteristiche, prodotte dai vari Jeanneau e Gibert Marine e del noto Sciacchetra di Barberis. Anche col Feeling, Harlé ha voluto fare una barca dalle linee pulite e con sistemazioni interne non più all'insegna della «cuccetta a tutto spiano» ma con criteri di abitabilità più razio-

Il Feeling 920 ha una linea tradizionale. La tuga, forse un po' alta nella sua parte poppiera, soprattutto rispetto alla fisionomia generale della barca, garantisce in compenso una buona abitabilità interna.





I piani del Feeling 920.

nali il che significa sacrificare qualche posto letto tutto a vantaggio di spazi più ampi.

Il suo baglio massimo è molto generoso, 3,22 metri su 9,20 di lunghezza fuori tutto e ciò ha permesso un buon sfruttamento degli interni che, fra l'altro, va detto subito, sono dei «signori» interni. Il Feeling è una barca robusta ma non per questo troppo pesante. Il suo dislocamento è di poco superiore alle tre tonnellate e mezzo con 1350 chilogrammi di zavorra che uniti alla buona stabilità di forma permettono di portare molta tela anche con vento sostenuto.

Un piccolo miracolo di design

Grazie appunto al peso contenuto, il Feeling si muove bene anche con brezze leggere e dà subito l'impressione di essere uno scafo che sa sfruttare anche il minimo refolo. Il giorno della prova, come spesso accade, di vento ce n'era ben poco, così ne abbiamo approfittato per provare una vela che proprio con tali condizioni dovrebbe dare il massimo della sua resa. Si tratta del MPS della Veleria Viganò, uno di quei nuovi spinnaker, se così li vogliamo chiamare, che non necessitano di tangone, scottoni e scottine e di tutta quell'attrezzatura che molto difficilmente si riesce ad usare in crociera. Con l'MPS, portato anche molto strallato (diciamo che per una buona resa si può arrivare al massimo alla bolina larga) il Feeling ha preso deciso il suo passo che man mano aumentava ogniqualvolta arrivava la raffichetta. Una barca che sente molto il vento e che riesce a fare un discreto angolo di bolina senza perdere in velocità. A favorire ciò c'è anche la caduta delle sartie molto interna in coperta che dovrebbe permettere (non lo abbiamo sperimentato) una buona messa a segno del genoa. Laschi e poppe non sono un problema e lo si capisce subito guardando le sezioni poppiere e lo specchio di poppa degni di tutto rispetto. A proposito dello specchio di poppa bisogna ammettere che Harlè ha compiuto un piccolo miracolo di design essendo riuscito a rendere molto snella e filante una poppa dalle dimensioni importanti.

Il timone è molto sensibile e risponde perfettamente ad ogni sollecitazione. Un'altra qualità del Feeling infatti è proprio la estrema maneggevolezza a qualsiasi andatura, facilitata anche da una disposizione molto razionale delle varie manovre. Di queste, le principali dell'albero sono rinviate in pozzetto dove arrivano con uno stopper a due vie sulla destra e due strozzatori normali sulla sinistra. L'attrezzatura di coperta è essenziale, con cinque verricelli della Barbarossa per genoa e drizze, rotaie e



trincarini Goiot, osteriggi in plexiglass e alluminio della Lewmar.

Albero e boma della Francespar. È interessante notare come l'installazione dei verricelli Barbarossa venga fatta già dal cantiere francese e non sia un'aggiunta o una modifica dell'importatore.

Interni da grande barca

Si tratta indubbiamente di una scelta significativa per la nota casa italiana! Il pozzetto, rivestito di teak, è decisamente comodo sia dalla parte del timoniere sia da quella dell'equipaggio. Unico punto debole, che è comunque già stato preso in considerazione dal cantiere, è la sistemazione del quadro del motore che sporge all'esterno di una delle panche del pozzetto senza alcuna protezione ed è uno dei «bersagli» preferiti per chi si muove a bordo. Scendendo la sca-

Le andature portanti permettono al Feeling di esprimersi al meglio anche con poco vento. Da notare lo specchio di poppa generoso che grazie alla buona mano di Philippe Harlè non pesa assolutamente sulla linearità dello scafo.

letta il Feeling da buono e onesto nove metri da diporto si trasforma in una barca con la «b» maiuscola: legno molto bello dappertutto, finiture alla Baltic, moquette al soffitto che interrotta dai listelli di legno non stona e dà invece molto calore a tutto l'ambiente. La cucina, così come il bagno sono molto spaziosi e vivibili anche dalla persona più esigente. La disposizione degli

Una veduta del pozzetto del Feeling 920. Le panche sono ricoperte con listelli di teak. Comodo il posto del timoniere che in caso di forti sbandamenti può sfruttare la mastra del pozzetto che è studiata in modo da dare un appoggio sicuro.





interni è abbastanza originale con toilette e cuccetta padronale ciascuna delle due sotto i gavoni di poppa (la cuccetta ha un oblò che dà nel pozzetto), cucina sulla destra e tavolo da carteggio sulla sinistra, grandissimo quadrato con due o tre cuccette e tradizionale cabina di prua a V. In tutto quindi solo sette posti letto al massimo, proprio come dovrebbe avere una barca di queste dimensioni.

Abbastanza insufficiente invece il numero degli stipetti e armadi chiusi, che invece si sarebbero comodamente potuti ricavare, visti gli spazi disponibili.

Il motore sistemato sotto la scaletta è un Volvo Penta diesel da 17 cavalli, molto ben insonorizzato anche se chi dorme nella cuccetta di poppa ce l'avrà proprio vicino alle orecchie.

La navigazione a motore è perfetta, senza alcuna vibrazione e senza che la barca, anche ad un alto numero di giri, si sieda sulla poppa diventando poco governabile.

Siamo certamente di fronte ad una buona barca, a bordo della quale i settant'anni di esperienza del cantiere si sentono, eccome. Ed è proprio questa l'abilità di un costruttore: sapersi rinnovare senza rinunciare a quelli che sono i criteri fondamentali per una barca che deve navigare e navigare bene.

Marco Paleari

Questo è il quadrato del Feeling 9,20. La cuccetta di destra può essere o singola o matrimoniale, a seconda delle versioni. Lo spazio e la luminosità sono ottimi. Al centro si nota il rinforzo dell'albero che è appoggiato in coperta.

La cucina con fornelli e forno in un blocco unico basculante. Molto spazioso il piano da lavoro che si viene a creare una volta chiusa la ghiacciaia (da 90 litri) e il vano porta-pentole. Al contrario delle cabine e del quadrato, la cucina è dotatissima di stipetti e cassetti.



Il gavone di poppa per vele e attrezzatura varia. L'unico neo di questa barca costruita da Kiriè è forse la carenza, in coperta ma soprattutto sotto, di spazi utilizzabili come gavoncini e stipetti.



Qualità tecniche più spiccate

Buona finitura degli interni
Manovrabilità
Razionale disposizione delle manovre

Possibili miglioramenti

Qualche stipetto in più

Considerazioni sul prezzo

Buono

Scheda tecnica

Imbarcazione: Feeling 920
Cantiere: Kiriè Constructions Nautiques
Progettista: Philippe Harlé
Distributore: Feram Nautica - Via Pindemonte 2 - Milano

Generalità

Materiale di costruzione: vetroresina
Lunghezza f.t.: metri 9,20
Lunghezza al gall.: metri 7,50
Larghezza massima: metri 3,22
Immersione: metri 1,70
Deriva: fissa
Dislocamento: chilogrammi 3.600
Zavorra: chilogrammi 1.350
Superficie velica Randa + Genoa: metri quadri 52,00
Tipo di attrezzatura: Sloop
Prezzo base (esclusa IVA 20%): Lire 54.000.000
Omologazione RINA: sì
Tempo di consegna (indicativo): 3 mesi

Motorizzazione

Motore: Volvo Penta
Potenza: 17 HP
Ellica: tipo fisso 3 pale
Serbatoio carburante: 35 litri
Trasmissione: ad asse
Raffreddamento: acqua

Condizioni meteo di prova

Località: Lavagna
Vento: f. 1
Mare: calmo
Persone a bordo: 4

Piano velico e armamento

Vele marca: Cheret - Vignano
Randa: metri quadri 19,50
Genoa: metri quadri 32,50
Fiocchi: metri quadri 15,10
Tormentina: metri quadri 6,50
Spi: metri quadri 70,00
Albero: Francespar I. 11,4
Materiale albero: alluminio
Strallo di prua: diametro 8 mm
Sartame: diametro 6 mm.
Timoneria: a barra
Verricelli: 5 Barbarossa

Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 1,88 metri
Cuccette: numero 6/7 in 3 cabine
WC: 1 tipo marino in locale separato
Lavello: inox
Serbatoio acqua: 130 litri
Fornello: 2 fuochi
Combustibile: gas
Pompa di sentina: 2
Impianto elettrico: v 12; capacità batteria: 80 Ah.

Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,22
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,42
Rapporto di zavorra: (Z/Δ) 100 = 37%
Indice di stabilità di forma: SAxH/(BWL³) = 17,68
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m²/tonn. = 14,44
Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 4,72
Numero di Bruce B = SA / (Δ²) = 0,46
Dislocamento relativo: Δ/(LWL³); Kg/m³ = 8,53
Velocità limite teorica: 2,54 √ LWL (nodi) = 6,93