

Halvtonneren «Freelance» fra Philippe Briands tegnebrett feide all motstand av banen under VM i 1983, og som så ofte ellers ble det «produksjonsbåt» av suksessen. Og som så ofte ellers er det også blitt en halvgod løsning. For dette er langt fra den originale båten, selv om skroget er det samme. For å tilgodese turseilerne, er båten betydelig nedrigget, og sammenliknet med en ekte regattabåt er den klart underrigget. Likevel er den kjapp og morsom å seile, men har liten stivhet og må reves tidlig. Et outrert akterspeil stjeler flere fot av lengden. Det går ut over plassen under dekk. Som familie/turseiler er den mindre vellykket, men som «club racer» vil den kunne gi mye glede.

PÅ DEKK	6
COCKPIT	8
SEIL OG RIGG	6
SEILEGENSKAPER	7
UNDER DEKK	7
BYSSE	5
TOALETT	4
TEKN. INST. OG INSTR.	6
BYGGING OG MATERIALVALG	6
BÅTEN TOTALT	6,1

0 Farlig · 1–3 Knapt brukelig · 4–6 Brukbar · 7–8 Godt · 10 Ypperlig

Kjappis for den sportslige familie



Feeling 850 Club

PÅ DEKK

På tross av et dominerende overbygg er fremkommeligheten på dekk rimelig god. Hyttesidene skrånar ca 38 grader, og de blir derfor gode å gå på når båten krenger. Relingslisten er i aluminium med huller. Sidedekkene heller utover, og sjørekken likeså. Når båten krenger er dette fint, mens man føler seg litt utrygg når båten ligger rett.

Sjørekken er solid, med gode beslag for rekkestøttene, men rekkevaiere er avsluttet med strekkfisk mot akterpulpit, og dette er ikke godkjent. Akterpulpiten mangler dessuten ned-

re rekkevaiier, og er derfor mindre sikker for barn. Testbåten hadde pulpit med «svensk åpning», med steg og sidelanterne (rød/grønn) under. Lanternen sitter svært utsatt. Pulpit med hel bøyle er standard.

En liten baugrulle er inkorporert i baugbeslaget, og halegattene, som består av bøyler som tauet må tres gjennom, likeså. Fire pullere, bra plasert, er såvidt store nok, men vi savnet springpullere midtskips. Håndrekker på hver side av hyttetaket er minst en halvmeter ør korte. Dekket er fritt for ting som kan hekte skjøter.

Ankerbrønnen er passe stor, men åpningen er i minste laget.

En god luke med softfarget glass, størrelse 50 x 37 cm, fører ned i forkant av salongen. Den har en lite effektiv ventilator i

glasset og kan bare åpnes innenfra.

Genoavinsjene er Barbarossa 40 - tilstrekkelig størrelse. Spinnakervinsjer finnes ikke, men doble bryteblokker med linestoppere og kryssholte gjør at vinsjene kan brukes til spinnakerarbeid også. Dette er bra!

Båten har et kjempestort, hvelvet akterspeil som er lite brukbart som stuerom. Verst er at det ikke ser ut til å være mulig å montere noen skikkelig bade/redningsleider på det. Det er derimot livsfarlig glatt og umulig å komme seg om bord over. Et alvorlig minus ved sikkerheten i denne båten.

6

teaklister som man sitter på, og som drenerer setene skikkelig. Redningsflåten får plass akter under en tverrgående tofte, som kan fjernes.

8

Seil og rigg

Feeling 850 er utstyrt med brøkdelsrigg fra Francespar med ett sett svepte salingshorn. Toppmasten bøyes ved å stramme akterstaget. Hvor mye avhenger av hvor teit undervantene er satt. Jo mer du strammer akterstaget, desto slakkere blir forstaget på grunn av mastens krumming.

Riggen er av forholdsvis enkel utførelse, uten lensetakler. Akterstaget strammes med fir-skåren talje. Vi gir et lite minus for salingshornbeslagene som er i spinkleste laget.

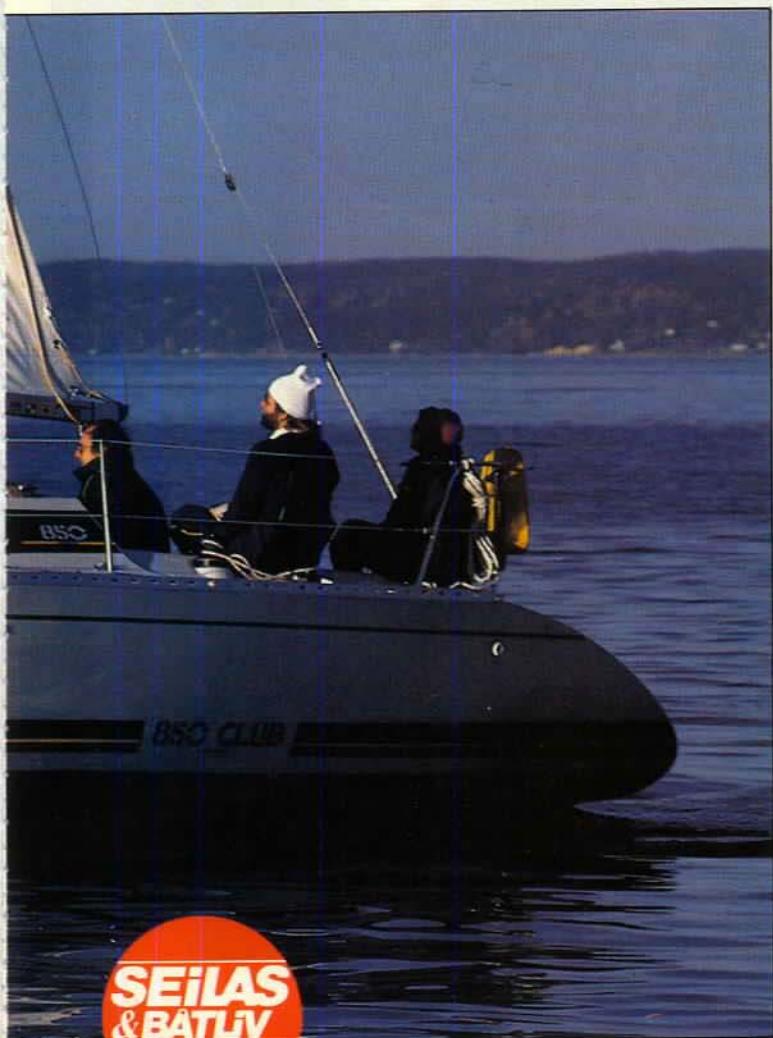
Fallvinsjene er Barbarossa 30, plassert på hver side av luke nedgangen. Passe store. Til sammen 10 linestoppere holder orden på fall og reveliner. Fallene er i kevlar. De ledes over løse blokker ved mastefoten. Lösningen med to rekker bryteblokker på hyttedekket er en enkel og god løsning.

Skjøtløperne er av kulelager-type og lar seg flytte når skjøtet er belastet. Bra. Skinnen er av høy type. Dette går bra når draget kommer rett opp, men gir lett forkiling ved sideveis belastning, som for eksempel barberhaling.

Storseilhalingen er av Easy-system, seks-skåren med dobbel haling, så man kan hale raskt med utveksling 1:3 og med dobbelt så stor kraft på 1:6.

Spinnakerutstyr inngår i standardutrustningen.

Testbåten hadde standardseil fra Horizon (Sundelin, Sverige). Storseilet rynket fra barmen (ved bomnokken). Dette skyldes nok forsterkningen, som er for svakt oppbygget. Genoaen snurpet i akterliket - flisespikkeri turseilerens øyne? Båten lanseres imidlertid som «club-racer», og da er ikke dette godt nok.



**SEILAS
& BÅTLIV**

Test

Om bord denne gang:



1. Agneta Belt
2. Paul Rosenquist
3. Birger Kullmann
4. Jon Winge
5. Morten Jensen

Importøren forteller:

Halvtonnen «Freelance» viste seg å ha et så godt skrog at båten ble besluttet satt i produksjon som regatta/turseiler, og den er blitt populær. Det er lagt vekt på å få en kombinasjonsbåt som både skal hevde seg på regatabanen og fungere som turbåt for en familie på for eksempel fire. Det er lagt vekt på et sporty utseende. Båten skal gi fartsglede og være sportslig å seile, uten å være ekstrem. Den store bredden gir en rommelig båt. Vi har fått lystallet 0,1 under Halvtonn, altså 1,13. Scandicap-målet er 6,50.

Bjørn Carlsen

Storseilet har hurtigrev. Hellingen er ført til cockpit, men det er også stoppere for revelinene ved bomrakken.

6

Seilegenskaper

Båten ble seilt fra nærmest vindstille til frisk bris med liten kuling i kastene, og ble prøvet på alle halser. Rorfolelsen er god og båten tar ganske god høyde bidevind, men dette avhenger av hvordan riggen er satt for å hindre sagging av forstaget. På grunn av det brede overbygget, kommer ikke genoaskinnen langt nok inn, og dette koster også litt høyde.

Feeling 850 Club er ikke produksjonsmodellen av vinnerbåten «Freelance» i Halvtønn-VM i 1983. Den er blant annet betydelig nedrigget. Dette går ut over lettwindsegenskapene, men passer bedre for en turseiler – særlig fordi båten ikke er særlig stiv. Båten kunne absolutt fortjent en tyngre kjøl (blykjøl?).

Båten har fin kursstabilitet så lenge krengningen holdes under ca 20 grader. Øker den, blir båten lorig. Her må det reves tidlig – formstivheten er liten. Båten krenger lett ned til i alle fall 35 grader, og da har den «parkert» i vannet for lenge siden.

Båten vaker fint i sjøene og er kort og rask i bevegelsene. Den er rimelig tørr bidevind. Vi testet Feelingen sammen med Maxi 909 og Dehler 31, og båtene var bemerkelsesverdig like. De gikk like fort bestandig, enten det var lite eller mye vind – bidevind eller spinnaker, og uansett hvem som seilte dem. Det skal bemerknes at dette skroget har et klart høyere fartspotensiale enn de to andre, ikke minst «surfe-egenskaper». Men da må båten ha mer seil!

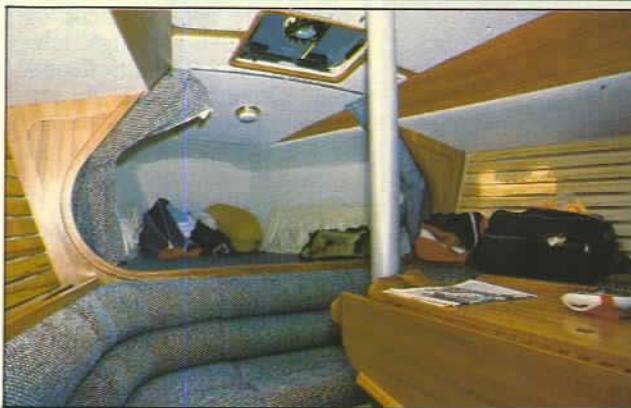
7

Underdekk

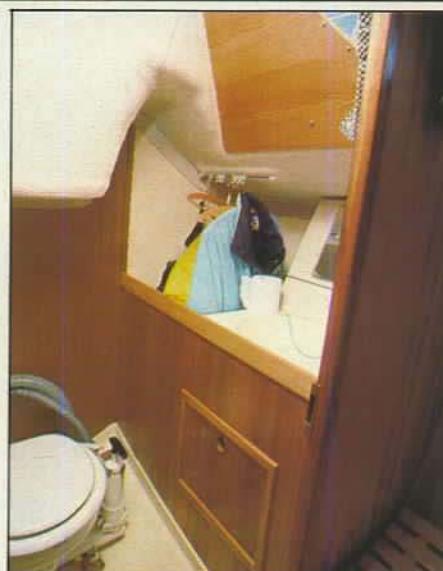
Leideren ned til salongen er smal og litt bratt. Vi savnet dessuten håndrekker under dekk i salongen.

Vel nede finner vi en åpen, fin innredningsløsning med svært gode trafikkforhold der hvor dette er viktig. Skrogformen gir største bredde temmelig langt akter, og i området bryse/kartbord/toalett og akterlugar får vi derfor god plass til å bevege oss.

Innredningsløsningen er



God plass til minst seks personer rundt salongbordet (øverst). Det er det imidlertid ikke på toalettet (til høyre) hvor det er svært trangt og dårlig med skaplass. «Lugaren» i forskipet (over) kan stenges av fra salongen med forheng.



«tradisjonelt utradisjonell». Vinkelformet bryse til styrbord (feil side!), kartbord til babord og diger U-formet sofa hele salongen rundt. «Lugaren» i forskipet er bare en forhøyet dørk med madrass på, og den er adskilt fra salongen med et åpent skott. «Avstengning» må skje med forheng.

Båten har stort og godt kartbord med plass til karter i full størrelse – nesten litt ráflott i en såvidt liten båt.

Akterlugaren finner vi til styrbord, og den er avstengt med dør. Her finner vi et lite skap med hylle over. Det er så vidt plass innunder brodekket så man kan få kledd seg her inne med døren lukket. Dobbeltkjøya går inn under cockpitdøren og det blir så som så med

høyden. Køyelengden er i korteste laget for mange, både i forskipet og i akterlugaren. Det eneste stedet en velvoksen mann kan strekke seg ut er langs skips på benkene i salongen. Tas de i bruk, er det koyeplass til seks om bord.

Minst så mange er det dessuten plass til rundt salongbordet. Man sitter godt, men setet er litt for lavt i forhold til bordplaten.

Det er ganske bra med stueplass, men den er ikke like lett å utnytte over alt på grunn av store luker og gjenstridige madrasser. I salongen kunne det godt vært skap i borde over benkene.

Ventilasjonen er mangelfull, men det er godt med lys i båten på grunn av glassflatenes plas-

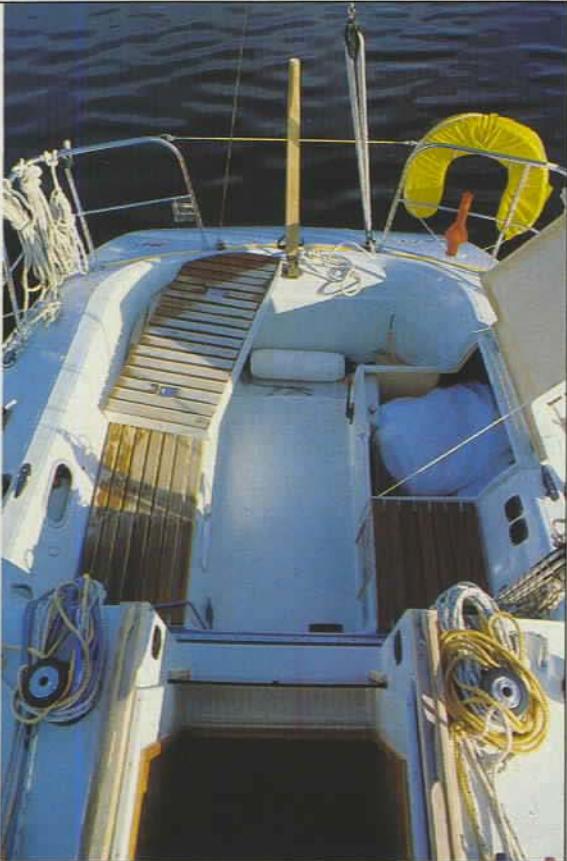
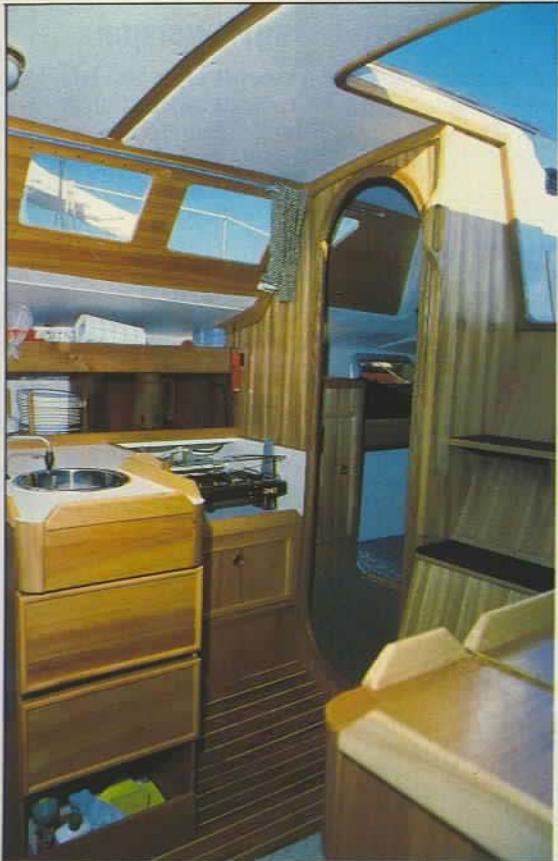
sering. Noen flere lamper her og der ville gjort båten triveligere når mørket faller på.

7

Bryse

Temmelig alminnelig løsning med kokeapparatet i borde og brysebenk tverskips. Apparatet er gassfyrte, men av ikke godkjent type. Selve gassinstallasjonen er langt unna det som kan godkjennes i henhold til de norske gassforskriftene.

Apparatet er slingreopphevnt og kan ikke senkes. Plaseringen gjør at det er vanskelig å bruke: Det er simpelthen dårlig plass til gryter og stekepan-



Fremkommeligheten på dekk er god. Cockpitene er passe stor , med gode arbeidsforhold – her finner du også båtens eneste soleplass (til venstre). Ved bessa fant vi imidlertid mye å trekke; et kokeapparat under enhver kritikk og svært dårlig med av-setningsplass.



ner. Likeledes er det svært dårlig med avsettingsplass i byssa.

I benken tverskips er det en litt for liten oppvaskkum i rustfritt stål. Ferskvann fra fotpumpe. Resten av plassen er oppatt av en god isboks, som er drenert. Slingrekantene rundt brysenken er alt for høye.

Over kokeapparatet finner vi den tradisjonelle hyllen med skyvedører, under brysenken er det to skuffer og det er gryteskap under kokeapparatet. Det er også et par skuffer under kartbordet til babord, som egner seg for brysebruk.

Lyset er mangelfullt, i det vi ikke finner noen lampe over kokeapparatet. Byssa har ingen annen ventilasjon enn gjennom hovedluka.

5

Toalett

Dette var dårlige greier. Her er det svært trangt. Det er nesten ikke mulig å få igjen døren etter seg, og omtrent like vanskelig å komme seg ut igjen. Klossettet er av billigste type. Septiktank kan monteres i cockpitbenk. Under servanten har vi et skap som vanskelig lar seg åpne med mindre man selv befinner seg ute i salongen eller sitter på do.

Servanten er for grunn, og det finnes ingen hyller, kroker til håndklær eller holdere for tangglass og dorull. Det er heller ingen ting å holde seg i, men dette er faktisk unødvendig – her er det så trangt at det ikke går an å falle likevel.

Det er klemt inn et slags åpent våttøysskap aktenom servanten. Praktisk i og for seg, men for liten plass også her.

Speilet er passe stort og brukbart plassert, med et lite skap bak. Ventilasjonen er tilstrekkelig, med to ventiler pluss åpning i døren.

4

Tekniske installasjoner

Motoren er en Volvo 2001, ensylindret med 6,6 kW (9hk). Som «club-racer» er dette tilstrekkelig, men som familie-/turseilbåt blir det for spedit.

Installasjonen gir et middels godt inntrykk. Det er god tilgjengelighet for service. Kablene har tilstrekkelige tverrsnitt, men opphengningen er mangelfull. Motoren vibrerer sterkt og da må kabler festes skikkelig.

Isolasjonen i motorrommet er skumplast av «eggekartongtypen». Den er utilstrekkelig, for her braker det følt.

Motoren er sjøvannskjølt, uten filter. Dette er en alminnelig svakhet som båtbyggerne burde rette på.

Båten er kun utstyrt med én strømkrets og ett batteri. Her ligger det altså an til startproblemer. Generatoren er på 50 A. Dette er faktisk å skyte spurver med kanoner, særlig i betraktning av at ladespenningen bare er på 13,95 volt.

Dieseltanken er i rustfritt stål og godt festet. Den mangler imidlertid både mannhull, avstengningskran og tappeskran.

De samme mangler har vanntanken. Den er i plast og godt festet, den også.

6

Bygging og materialvalg

Det hersker ingen tvil om at vi er kommet under dekk i en moderne fransk båt. Her har man gitt «Swan-preget» på båten og gått nye veier når det gjelder å få mest mulig ut av enklest mulige materialer og med lavest mulige kostnader. Særlig tror vi mange vil reagere på at en mengde detaljer er kledd med teppe. Vi synes det er brukt vel mye stifting og liming for å få tekstilene på plass. Vasking ogrensing blir ingen enkel sak når dette problemet melder seg.

Åpningen i skottene har fine avrundinger, med formlimte, kraftige lister i finer.

Skrogsidene har fått en åpen garnering i salongen. En praktisk løsning som dessuten tar seg godt ut.

Trematerialet er alm. Fineren har bra tykkelse på yttersjiktet, men vi ville foretrukket flere, tynnere innlegg for styrkens skyld. Trearbeidet er røft, men ok.

Skrog og dekk er i håndopp-lagt GUP (glassfiberarmert umettet polyester) og dekket har sandwich laminat. Plastarbeidet er bra, også der hvor det ikke synes til daglig.

Den halv-eliptiske kjølen er boltet på og avstivningen er i form av tverrgående bunnstokker med en halv meters mellomrom. Dimensjonering og konstruksjon virker tilfredsstilende.

Røstjernene er festet i stang som går til innstøpt beslag i skutesiden. Her burde det vært strekkfisk for etterstramming.

Vindusflatene er boltet rett

på hyttesidene. En helt brukbar løsning, i og med at arealet er lite. Tykkelsen er 6 mm, og dette er tilstrekkelig, forutsatt at materialet er polykarbonat (Lexan e.l.) og ikke akryl (Perspex e.l.).

Beslaget for akterstaget er skrudd rett i akterspeilet, bare med skive bak, og det virker for spedit. Det er litt for mange store, uavstivede flater i skroget, særlig i akterskipet.

Roret er fritthengende med massiv stamme i syrefast stål. Nedre rorlager støttes av et støpt kryss. Dimensjonene kunne godt vært større her. Likeledes burde rorstammen gått i lukket hylse helt opp.

6

Feeling i ny versjon

Båten vi testet i fjor høst kommer i år i en litt annen utførelse. Den eneste endringen er riggen, som nå er blitt av masthead-type. Båten leveres dessuten med færre seil.

Standard seilgarderobe blir nå storiseil på 18,26 m², genoa I på 30,0 m² samt stormfokk. Selvslående fokk leveres ikke lenger, og spinnakerens størrelse blir 10,5 m² større.

Den nye versjonen heter Feeling 850 Special, og prisen er kr 331.000,-, levert på kai i Oslo, inkl. alle avgifter.

Feeling fås også i racing versjon, med større rigg og kevlar-dekk.

Tekniske data

Lengde over alt (inkl. pulpit):	9,45 m
Lengde i vannlinjen:	7,45 m
Bredde:	3,20 m
Dyptgående:	1,70 m
Vekt:	2 800 kg
Ballast (jernkjøl):	1 050 kg
Drivstofftank:	25 l
Ferskvannstank:	90 l
Storseil:	22,0 m ²
Genoa 1:	25,0 m ²
Kryssfokk:	12,5 m ²
Motor:	Volvo 2001, 1 cyl. 6,6 kW (9hk) diesel
Konstruktør:	Philippe Briand
Bygger/Verft:	Kirie
Importør:	Bjørn Carlsen Agentur Engros, Ove Jensensvei 11, 1370 Asker

Nødvendig ekstrautstyr er:

2 brannslukningsapparater kr 700,-. Bade/redningsleider (forskjellige versjoner). Kompass, montert kr. 900,-. Logg, montert (Silva), kr. 4 500,-. **Annet ekstrautstyr:** Foldepropell kr 2 500,-. Rulleforstag (etter kundens valg). Spray-hood (spesiallages), ca kr 4 000,-. Komfyre/stekteovn kr 2 600,-

Pris

Standard pris, inkl. mva og hk-avgift leveret på kai i Oslo kr 339 000,-

Prisen inkluderer toalett, to-bluss parafin kokeapparat, fotpumper for ferskvann, komplett sjørekke, 2 genoavsjær, 2 fallvinsjer, storseil, genoa 1, genoa 2, selvslående kryssfokk komplett, spinnaker samt stormfokk.

Mål

	(Alle mål i cm)
Køyeitoppen:	Bf: 0, Ba: 152, L: 200
Salongbenk:	Bf: 40, Ba: 40, L: 190
Køye i akterkabin	Bf: 143, Ba: 85, L: 183 (163)
Høyde i forlugar:	Ingen luggarforut, kun én køyje
Høyde i salong ved byssa:	176
Høyde i akterkabin:	170
Høyde i toalett:	172
Salongbord:	Bf: 55, Ba: 82, L: 104
Kartbord:	B: 86, L: 69
Areale brysenken:	0,4 × 0,9 og 0,15 × 0,4 = 0,42 m ²
Cockpitbenker:	B: 43, L: 184
Avstand mellom benker:	66
Areale i cockpit	2,8 m ²
Full fart:	6,0 knop
Marsjfart:	5,8 knop
Støy ved marsjfart:	Salong: 77 dBA Cockpit: 75 dBA
Støy ved full fart:	Salong: 80 dBA Cockpit: 76 dBA