

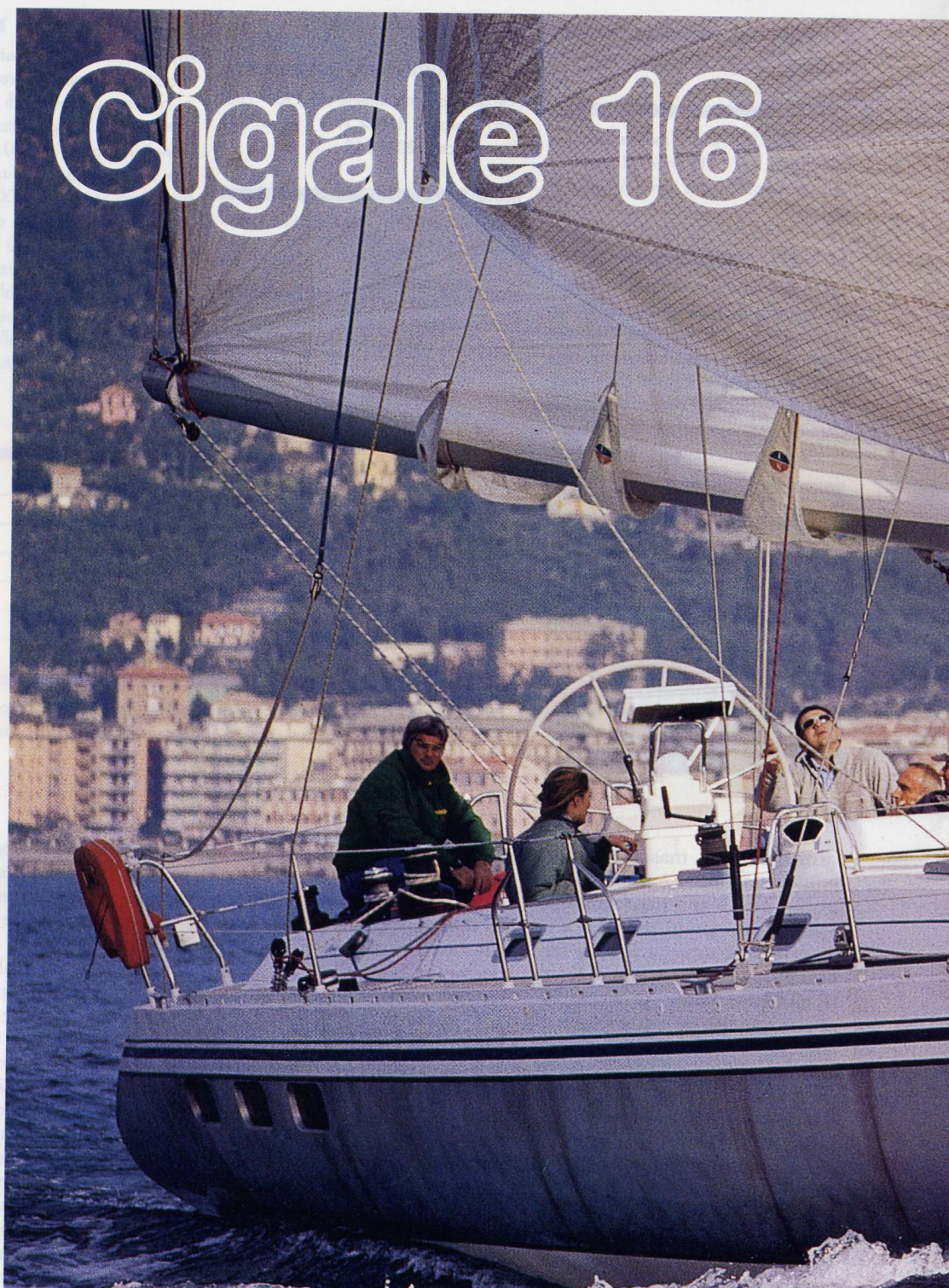
Superprova

Brillante 15 metri in alluminio nato dalla penna di Jean Marie Finot. È un dislocamento leggero dalle linee eleganti. Esaltanti le prestazioni a vela, originale e funzionale l'organizzazione degli interni.

testi e foto di Luca Sordelli

Jean Marie Finot è, fra i tanti, il progettista che può contare sul maggior numero di barche in giro per i mari, e questo scafo, il Cigale 16, è quello che ha disegnato apposta per se, per fare il giro del mondo. Non servono molte altre presentazioni per far capire di fronte a che tipo di scafo ci troviamo. Finot lega la sua immagine più recente alle barche oceaniche, ai '50 piedi come il *Fila* di Giovanni Soldini, ma è stato anche il vero maestro della crociera regata, il primo, nell'epoca delle barche di serie, a disegnare imbarcazioni per le vacanze che sapessero vincere in regata. E, tanto per fare ancora un esempio, Finot è colui che ha disegnato il monotipo più diffuso al mondo (2200 esem-

Cigale 16



- ottimo rapporto qualità/prezzo
- prestazioni brillanti
- interni originali

- pozzetto poco profondo
- pochi gavoni
- scomodo l'accesso al vano motore



Superprova



Coperta

Va subito sottolineato che l'esemplare da noi provato era stato attrezzato in maniera molto personale, con alcune soluzioni decisamente diverse dalla versione standard (come il trasto di randa all'estrema poppa anziché sulla tuga, la randa maggiorata, un bompessino per l'asimmetrico, le volanti

per la trinchetta sostituite da un doppio paterazzo che diventa praticamente strutturale) che hanno reso più complicata la gestione delle manovre a bordo. Soluzioni che hanno anche snaturato quella che era l'idea di base di Finot: una barca veloce ma anche estremamente facile da manovrare, con poco carico sulle vele, un pozzetto sgombro e nessuna complicazione, anche per chi vuole semplicemente andare in giro in crociera.

La coperta gode del grande vantaggio di un baglio massimo che corre fino allo specchio di poppa, con un conseguente enorme vantaggio in termini di superfici calpestabili. A sacrificare invece la funzionalità in pozzetto

plari), il First Class 8. Fatto per navigare a lungo raggio, a medie molto alte sia a vela che a motore, pensato per correre molto e per non rompersi mai, il Cigale 16 è una barca tipicamente francese, dove la sostanza, la funzionalità prevalgono su tutto. Nasce dal cantiere Alubat, lo stesso degli Ovni, uno dei migliori al mondo nella costruzione di barche a vela in alluminio.

Il progetto

Il Cigale 16 si può tranquillamente far rientrare tra i dislocamenti leggeri.

Pesa 8 tonnellate, di cui 3300 di zavorra più due water ballast da 900 ciascuno. Le linee d'acqua sono potenti, larghe a poppa, fini a prua. Il baglio massimo è notevole e si allunga fino al coronamento. Notevole anche la quantità di superficie a riva, 140 mq, ben frazionata con un genoa al 100%. Per dare un'idea di quale tipo di barca sia questo Fi-



1. Vista d'insieme per pozzetto e coperta. La notevole larghezza anche a poppa ha portato ad avere ampie superfici calpestabili. L'antisdrucchio di tipo TBS garantisce un'ottima tenuta.

2. La grande piattaforma di poppa è uno dei punti forza di questa barca. Ci sta il tender, rende molto facile raggiungere l'acqua, nasconde sotto di sé due grandi gavoni.



Interni

A caratterizzare gli interni del Cigale 16 è la grande dinette collocata all'estrema poppa, sotto al pozzetto, soluzione che ha influenzato anche tutte le altre zone abitative della barca. L'idea di base è evidentemente quella di privilegiare l'area pranzo (intorno al tavolo siedono 8/10 persone) che rimane ben separata dal resto del quadrato. Spettacolare la vista a

270° sul mare offerta dagli oblò lungo le murate e lo specchio di poppa (questa zona della barca gode anche del vantaggio di essere nel punto più largo della barca). Premiata da questa particolare scelta per la dinette è anche la zo-

na carteggio, con un ampio tavolo orientato per baglio che rimane isolato dal resto della barca ma ben in comunicazione con il pozzetto. Stesso discorso per la cucina, ben organizzata e con un'ottima aerazione garantita dal grande osteriggio proprio sopra ai fornelli. Le cabine sono tre, due per gli ospiti a centrobarca e quella armatoriale a prua. Quest'ultima ha due cuccette, una matrimoniale ed una singola, separate dal corridoio centrale che corre per tutta la lunghezza della barca. Soluzione ideale per chi ama fare tante miglia, si differenzia da quelle generalmente adottate per le barche da charter dove la comodità nelle "stanze da letto" spesso prevale sulla funzionalità complessiva dei locali interni. Il corridoio centrale tra le altre cose permette di creare un unico ininterrotto collegamento da poppa a prua, dal pozzetto alla grande cala vele. I bagni sono due, di dimensioni leggermente inferiori a quelle medie delle concorrenti. Il Cigale esiste anche nella versione *Lévriers des Mers*, con una tradizionale disposizione a due cabine gemelle a poppa e la zona living a centrobarca.



la scelta della dinette a poppa che necessariamente a sottratto volumi: quindi panche molto basse e pochi gavoni. Questi sono sullo spoiler di poppa, una delle soluzioni più brillanti della barca. Qui infatti (3 m² di superficie) si può tranquillamente assicurare il tender in navigazione (ovviamente diventa però difficile raggiungere i gavoni). Notevole la larghezza dei due passavanti laterali che misurano oltre 70 cm.

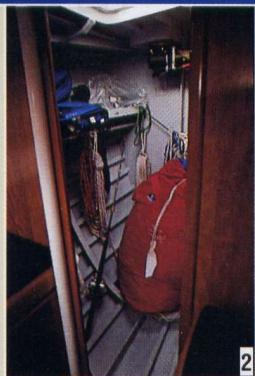


3. La barca della prova era stata personalizzata con un bompresso armato con un secondo genoa avvolgibile.

4. La consolle con drizze e borose. Tra gli optional un dodger per proteggere questa zona.

5. Ottime le dimensioni dei passavanti laterali che raggiungono i 70 cm di larghezza.

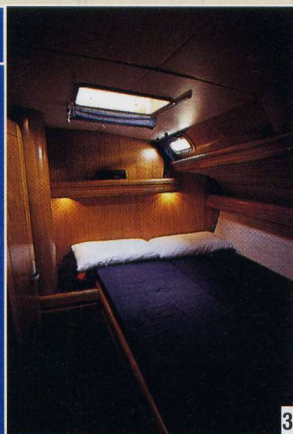
6. Di serie i winch del genoa sulla tuga. Sull'esemplare della prova erano invece in pozzetto.



1. La "zona regina" del Cigale 16, la grande dinette di poppa.

2. La cala vele di prua diventa facilmente anche una piccola officina.

3. Una delle due cabine riservate agli ospiti, buona l'altezza (197 cm).



4. Due le cuccette per la cabina armatoriale di prua.

5. La cucina a L, ben isolata dalla zona living.

6. Il tavolo da carteggio è orientato per baglio.

7. Il vano motore. Mancano dei portelli più grandi per facilitare i lavori di manutenzione.



6

Superprova

Materiali e impianti

Il Cigale 16 è uno scafo in alluminio con pannelli curvi e non a spigolo (come i "fratelli" Ovni e la maggior parte delle barche realizzate in questo materiale). È un tipo di costruzione più complicato e più costoso ma che il cantiere Alubat, grazie alla sua esperienza e ai tanti modelli venduti, riesce a proporre a prezzi interessanti. Molta cura è stata ovviamente posta alla protezione contro l'elettrolisi, il grande problema (ma poi non così grande) di queste barche. Le prese a amare sono in nylon caricato, le correnti galvaniche sono sotto un costante monitoraggio, tutti metalli diversi tra loro sono perfettamente isolati.

Il motore è centrale ma, contrariamente a quanto succede sulle barche che adottano questa soluzione, l'accesso risulta comunque complicato, sarebbero bastati portelli più grandi. Ridotte le dimensioni del serbatoio acqua (500 lt) in quanto è dato per scontato l'uso del dissalatore. Piccolo anche quello del gasolio (300 lt) ma più che sufficiente per un motore da 60 cv.



Il passacavi per filare con facilità l'ancora di poppa.

Un particolare dell'attacco in falchetta delle sartie.



not basta dire che un normale scafo di serie di grande produzione francese pesa circa 13 tonnellate e tira su più a meno 125 mq di vele. Notevole anche il dato relativo alla lunghezza al galleggiamento, 14,60 mt contro i 16,00 di fuori tutto, garanzia di buone velocità con poco vento e di buone medie anche a motore.

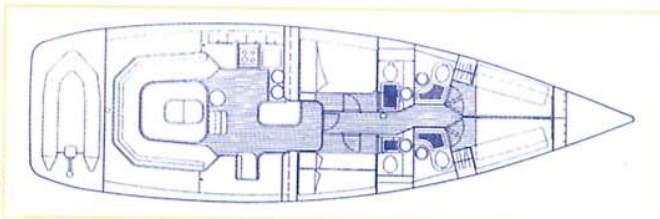
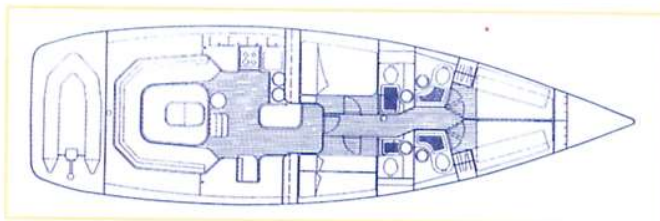
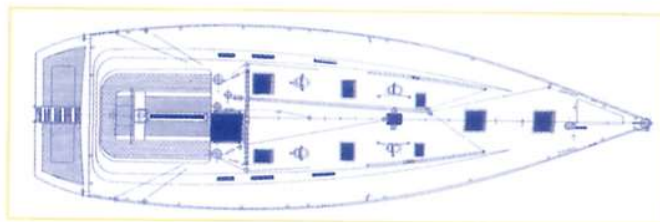
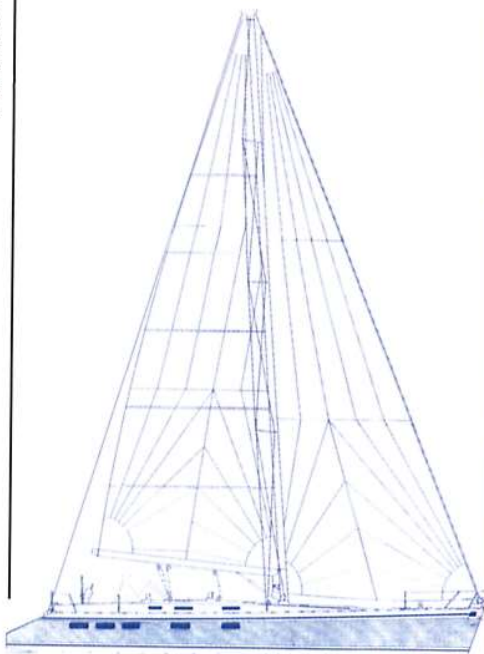
La prova

Il test si è svolto in due diversi momenti nelle acque antistanti il porto di Chiavari, e in due diverse condizioni meteo, brezze leggere e vento teso. Abbiamo quindi potuto testare la barca un po' in tutte le situazioni.

Tutto ciò che ci potevamo aspettare, soprattutto in termini di velocità, si è avverato. Con poca aria la barca (a ballast scarichi) piglia subito il passo, sbanda leggermente si crea da sola il suo vento apparente. Impressionano l'agilità dello scafo, la facilità con cui riesce a muoversi anche nei refoli (come si diceva prima, fondamentale in questo senso oltre al minimo dislocamento, alla buona quantità di tela a riva, anche la notevole lunghezza al galleggiamento). In queste condizioni abbiamo potuto sfruttare la personalizzazione voluta dall'armatore con il bompresso e il grande genoa leggero rullabile. Decisamente più divertente la prova con vento tra i 15 e i 18

nodi dove il Cigale ha messo in mostra tutta la sua potenza. Qui i ballast diventano fondamentali (e va sottolineato che sono anche efficienti, grazie alla pompa ad alta portata, 4/5 minuti per il riempimento), si riesce a tenere molta tela a riva (nel nostro caso tutta quella che c'era con il genoa al 100% ma senza spi) e con 18 nodi di vento al lasco abbiamo superato i 9 di velocità. Buoni anche i dati in bolina, 7.5 nodi di velocità con 17 di vento, anche se va detto che al timone si ha immediatamente la sensazione di avere per le mani una barca nata per le andature portanti (in perfetto "stile Finot"). A motore, visti i 16 metri di lunghezza dello scafo, i 60 cv del Volvo Penta potrebbero sembrare pochi, ma paragonati al dislocamento complessivo si ottiene un più che soddisfacente rapporto finale di 7.5 cv per tonnellata. Inutile a nostro avviso la trasmissione a piede su una barca a motore centrale come questa, decisamente meglio una normale linea d'asse. Come tutte le barche leggere e con poca opera viva il Cigale 16 diventa difficile da manovrare in porto quando c'è vento. Per chi se la sente di "sporcare" il progetto voluto da Finot e per chi è disposto a spendere 36 milioni in più, c'è la possibilità di installare un'elica  di prua retrattile.

Il Cigale 16 esiste anche nella versione Lévriers des Mers, con la dinette a centrobarca e due cabine gemelle a poppa.



Progettista**Groupe Finot****Il prezzo****Lire 566.297.000**, Iva esclusa**I dati**

Lungh. ft **m 16,00** • lungh. al gall. **m 14,60** • largh. **m 4,60** • immersione **m 2,30** • dislocamento **kg 8000** • zavorra **kg 3300** (più due water ballast da **900 kg** ciascuno) • sup. velica complessiva al 100% **mq 140** • sup. velica spi **mq 210** • albero in alluminio anodizzato Francespar, tre ordini di crocette acquistate • armo in testa d'albero • serbatoio acqua **lt 500** • serbatoio gasolio **lt 300** • categoria **CE: A** • posti letto **6 + 4** • costruzione scafo

Il giudizio dell'esperto

Barca ideale per chi ama fare molte miglia e molto velocemente. Rappresenta bene il modo francese (e ancor di più di Jean Marie Finot, il suo progettista) di andar per mare, dove funzionalità e robustezza prevalgono su ogni altra cosa. Dislocamento leggero, molto invelata e con i water ballast, predilige le andature portanti. La notevole lunghezza al galleggiamento le consente buone medie anche a motore e con poco vento. Interni semplici e organizzati in maniera originale, con una grande dinette a poppa.

in **alluminio** 5083 H 111 e saldato sotto atmosfera Argon/Elio.

Le misure principali

Cabina di prua: altezza **cm 185**, cuccette **cm 130 x 204 e 90 x 204** • dinette: altezza **cm 199** • cabina laterale sinistra: altezza **cm 197**, cuccette **cm 132 x 199** • altezza toilette **cm 190**.

Principali dotazioni optional

Avvolgifiocco • motore da 72 cv • tangone • frigorifero elettrico con raffreddamento ad acqua di mare • verniciatura completa scafo • randa full batten • tavolo teak in pozzetto • elica

direzionale a prua • winches elettrici Harken per genoa • stralzo amovibile con volanti • albero in carbonio • batteria supplementare da 75 Amp • gruppo elettrogeno da 5 kw • gruppo desalinizzatore • roll-barr poppiere per strumentazioni e gruette tender • caricatorie da 40 Amp/h.

Il motore della prova

Volvo Penta diesel da **60 cv** di potenza all'albero a **4000 giri/min** • mod. **MD 22 P** • cilindrata **cc 2000** • architettura a **4 cilindri** • alesaggio per corsa **mm 42 x 57** • peso a secco **kg 238** • in alternativa: motore Yanmar da 72 cv.

Indirizzi

Costruito da **Alubat** (Francia) importato da **Alu Yachting (MI)** tel. 02/7063633 fax 70631370 aluyachting@iol.it www.aluyachting.it

Le prestazioni a motore

Giri	vel. (nodi)	rumorosità dB (A)	
		cab. prua	dinette
800	1.9	54	58
1500	4.1	60	66
2000	5.3	62	71
2500	7.0	68	74
3000	8.0	69	75
3500	9.0	72	78

Rapporto peso/potenza (cv/ton): 7,5

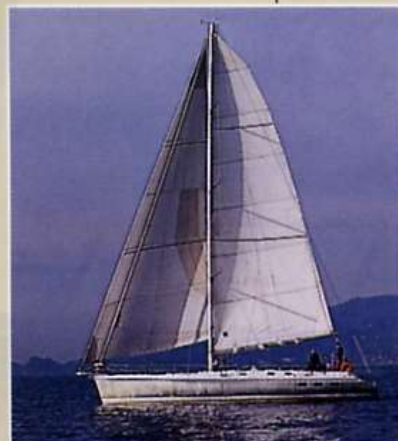
Velocità critica: 9,5 nodi

Le condizioni della prova

Acque antistanti il porto di Chiavari, brezza leggera da N-NE, intensità variabile tra i 5 e i 8 nodi, mare piatto. Sette persone a bordo, carena leggermente sporca. Serbatoio acqua vuoto, serbatoio gasolio al 50%. Strumentazione usata: GPS Garmin 12, fonometro Lutron SL - 4001, stazione del vento WF.

Le prestazioni a vela

Angolo al vento	intensità vento	velocità (nodi)
45°	17	7,5
90°	17	8,4
130°	18	9,1
170°	18	8,1

**Le avversarie**

Barca	Lft (m)	Largh. (m)	Disl. (kg)	Sup. Vel. (mq)	Progettista	Prezzo (Lire)
Cigale 16	16,00	4,60	8000	140	Finot	566.297.000
Barberis 511	15,25	4,70	12000	130	Finot	565.000.000
Baltic 50		15,24	4,34	10600	155 Tripp	-
Gemini 52	16,00	4,27	11400	159	S&S	1.080.000.000

Nota: i prezzi si intendono Iva esclusa e franco cantiere.

Gli indici di prestazione a confronto

Barca	Disl./L.gall (kg/m³)	Sup.velica/Disl. (m²/ton)	Zavorra/Disl.(%)
Cigale 16	2,57	17,5	41
Barberis 511	4,5	12,3	40
Baltic 50	7,3	14,6	38
Gemini 52	3,3	13,9	39

Note: dislocamento relativo (Disl./L.gall): più il valore è basso, più la barca è leggera • superficie velica relativa (Sup.velica/Disl): a valori alti corrispondono barche molto invelate.