

Le prove di vela e motore



« Brigand 36 anche se costruito in Italia rispetta la tradizione anglosassone

Barca arredata per una vita prolungata in mare. Ambienti accoglienti e ben suddivisi. Attrezzatura velica adatta per tempi medi, ma di buona potenza. Motore silenzioso e sicuro. L'avvolgifiocco, ottenibile a richiesta, agevola l'eventuale navigazione senza equipaggio valido.



Il Brigand 36 con vento largo. L'esemplare della foto è attrezzato con il girafiocco e con le doppie crocette.

La barca anche con vento leggero ha un buon passo ed entra nell'onda senza impatti fastidiosi. Soprattutto non subisce rallentamenti. La costruzione è di vetroresina.

A Cerasco, in provincia di Genova, prende forma una barca seria che porta la firma di Camper & Nicholson, il Brigand 36'.

Barca seria non solo perchè è omologata R.I.N a. e dotata di certificato di qualità superiore, ma soprattutto perchè disegnata, costruita, attrezzata e arredata da gente che sa andare per mare.

Le origini inglesi della barca traspaiono dalla disposizione classicamente anglosassone degli interni, anche se qualche modifica (solo di dettaglio) più mediterranea è stata apportata in sede di costruzione in Italia.

Infatti la classica cuccetta «di quarto» sotto e a lato del pozzetto, con buona volontà, è diventata doppia, ma tutto il resto è disposto per chiglia con il disimpegno fatto attraverso un corridoio centrale. Può darsi che questa disposizione risulti all'occhio meno «ariosa», ma il vantaggio che ne deriva su una barca a vela, sbandata e magari

con tempo cattivo, è evidente.

La cucina, posta subito vicino alla discesa del pozzetto, rimane nel punto più ventilato e il blocco fornelli (tre) e forno su sospensione cardanica risentono minimamente degli impatti.

L'attrezzatura velica

L'armamento è a sloop con genova in testa d'albero. L'albero è Sorimast di SM62, colore argento, ed è lungo metri 17,70. All'interno passano i cavi elettrici, due drizze per fiocchi, una drizza randa, un amantiglio boma e due drizze spi. Tutte le manovre correnti da piede d'albero sono rinviate in pozzetto.

All'origine le crocette sono due, ma a richiesta possono essere doppie.

I terzaruoli si ottengono con il boma a rullo e, a richiesta, può essere montato l'avvolgifiocco.

La barca che ho provato l'aveva e con me, poco simpatizzante per questo



marchingegno, il proprietario si giustificava dicendomi che egli va spesso in mare da solo e gli torna comodo.

I winches sono Lewmar e le campagne Barbarossa. Il tangone è lungo mt. 4,90.

La chiglia è costruita con scheletro di acciaio e il bulbo di piombo di tonnellate 3,10, poco meno del 50 per cento del dislocamento totale.

La timoneria è a ruota su colonna Sel Toem. In dotazione è pure una barra di fortuna omologata R.I.N.a.

Buona la ventilazione e la luminosità interna che è assicurata dalla finestratura in plexiglass brunito ai lati della tuga e da quattro passi d'uomo trasparenti dello stesso materiale incorniciato di paralluman.

La prova in mare

Andiamo fuori e incominciano a stringere il vento. Prima con randa e genova ben pieni e poi via via sempre più a stringere. La velocità è subito buona e la stimo sui sette nodi perchè lo spidometro non funziona. Per il vento che c'è vuol dire che la barca ha un buon passo. La prora entra nell'onda con potenza e senza impatto. Lo sbandamento è normale e la sensazione è di barca per tempi medi. Lavorando sul triangolo di prora non sembra sia necessario terzaruolare la randa con anticipo.

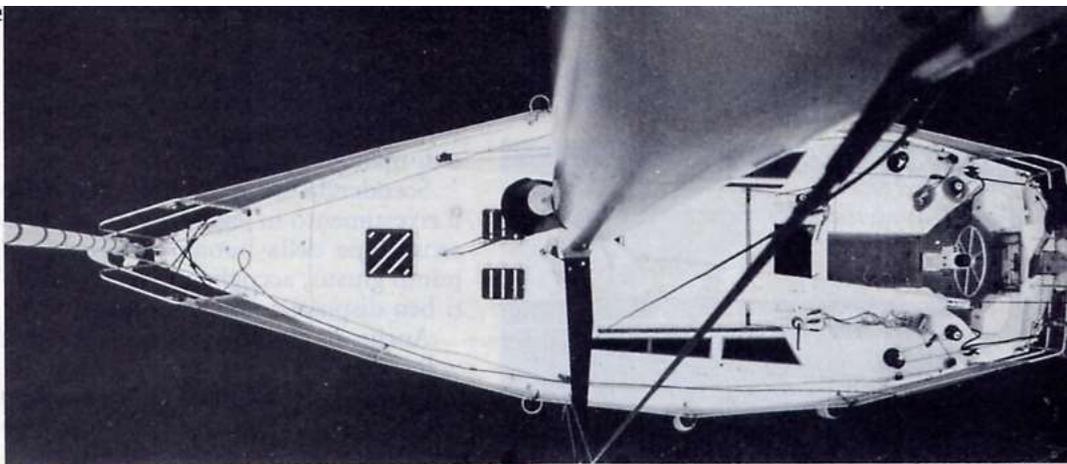
Con l'indicatore a 33/35 gradi relativi la barca rallenta sensibilmente e ha ragione. Non so che cosa si vorrebbe pretendere di più da una barca arredata e regolata per la crociera.

Proviamo le andature larghe sino al «fil di ruota». Con regolazione semplice si ottiene un buon ingrassamento della randa. Per il genova, con l'avvolgigiocco, il discorso è un po' diverso, ma tangonato porta bene.

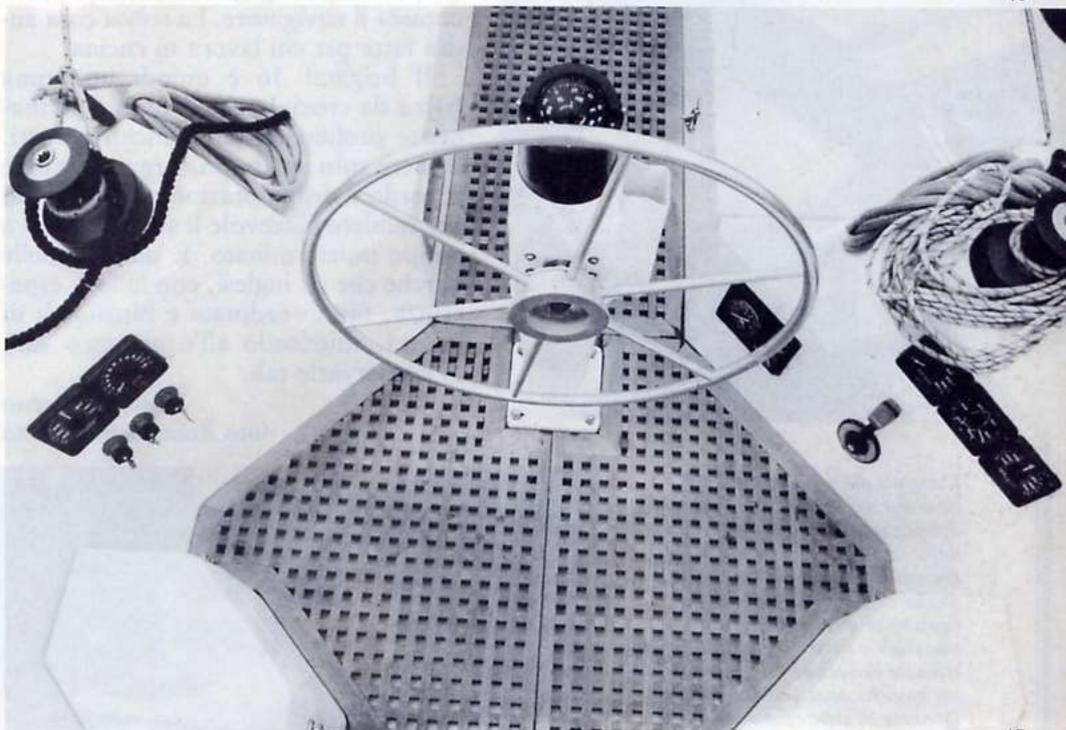
Con le andature portanti viene fuori la stabilità di rotta o meno. Il Brigand 36 non è a chiglia lunga e risente quindi di questo fatto, come del resto tutte le barche di oggi a dislocamento leggero. Tuttavia non è necessario un impegno superiore alla media per mantenere la barca in rotta; anzi direi che le correzioni avvengono dolcemente senza dare la sensazione che la barca perda la sensibilità al timone. Evidentemente gli inglesi anche «sotto» si tengono dalla parte della ragione.

Il motore

Proviamo il motore, un Bukh 36 con S drive. Io l'ho sempre apprezzato dal momento che l'ho conosciuto, ma devo dire che questa volta mi ha soddisfatto più di ogni altra. Sarà la buona insonorizzazione, sarà la struttura complessi-



La coperta è sgombra e praticabile senza equilibrismi ed ostacoli.



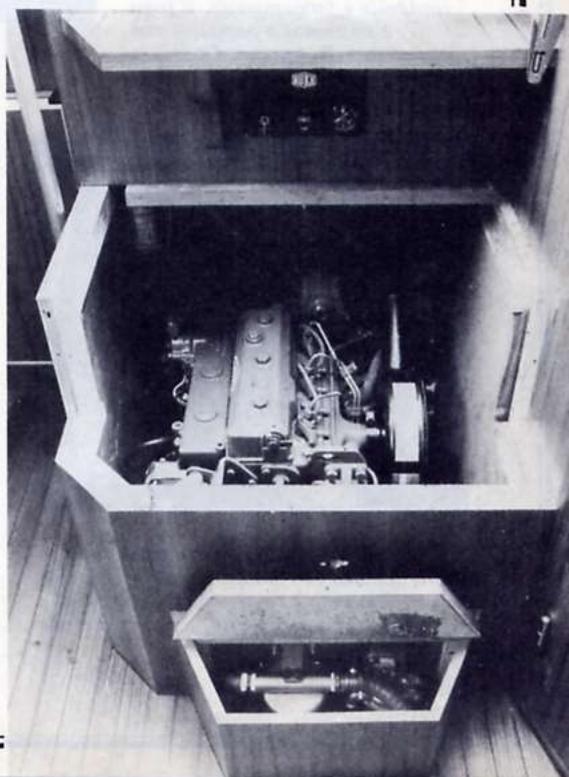
Il pozzetto è lungo e stretto a proravia della colonnina e si allarga verso poppa. Gli inglesi non sono mai stati favorevoli ai pozzetti grandi e hanno buone ragioni. Comunque in quello del Brigand 36 quattro persone stanno comodissime.

va della barca, sta di fatto che non lo si avverte nemmeno e l'imbarcazione scivola via senza rumore e senza vibrazioni. Non si può chiedere di più se non che funzioni regolarmente quella grama volta che in emergenza ci si dovrà affidare ad esso. Ma io so che un motore Buch a punto è una sicurezza per cui non mi pongo nemmeno il problema.

Se a tutto questo aggiungiamo una costruzione accurata, un arredamento ben rifinito, una notevole facilità per eventuali interventi sugli impianti e le apparecchiature non si può che emettere un giudizio positivo su tutta la barca.

Navigando si percepisce un'opera

Il vano motore non è ampio, ma è ottimamente insonorizzato. Purtroppo nelle barche a vela questo prezioso marchingegno è sempre relegato in posti poco accessibili. Non è quindi solo il Brigand 36 a presentare questa caratteristica. C'è di buono che il diesel Bukh 36, una volta messo a punto, richiede poche cure.



Brigand 36



viva equilibrata, una velatura tranquilla, ma di buona potenza, un'attrezzatura di coperta semplice, ma completa e di manovra agevole.

Scendendo sotto coperta, con tutto il rivestimento in legno che c'è, si ha la sensazione della buona casa, calda al punto giusto, accogliente, con ambienti ben disposti e non opprimenti.

Anche il tavolo da carteggio, una volta tanto, è stato ben posizionato. Forse il sedile risulterà un po' troppo «libero», con sbandamento notevole o peggio con tempo cattivo, ma ogni proprietario esperto sarà sempre in grado di attrezzare all'occorrenza delle cinghie o altro marchingegno idoneo ad «assicurare» il navigatore. La stessa cosa andrà fatta per chi lavora in cucina.

Il Brigand 36 è quindi un'ottima barca da crociera che consente permanenze prolungate senza inconvenienti. Basterà solo una buona organizzazione a bordo e delle dotazioni senza eccessi per rendere piacevole il viverci anche a tempo indeterminato. È una di quelle barche che gli inglesi, con la loro esperienza, fanno ordinate e funzionali di natura, chiedendo all'equipaggio solo di conservarle tali.

Aldo Martinetto

foto Roberto Martinetto

L'angolo del navigatore è stato ricavato nei pressi della discesa dal pozzetto. Riceve ottima luce dalla finestratura della tuga. Ha dimensioni buone in relazione a quelle della barca. Comodi e funzionali sono i numerosi ripostigli e cassetti. Il sedile senza ritenute dovrebbe essere dotato di un qualche cosa che consenta di lavorare in sicurezza anche con sbandamento e tempo cattivo.

La zona cucina è molto funzionale anche se di dimensioni contenute. Buona la sistemazione del blocco fornelli e forno con sospensione cardanica e fermapentole. Il frigo è sistemato a poppavia con portiera nella paratia. Ottima la luce naturale che proviene dalla finestratura della tuga.



Il passaggio verso la cabina di prora. Sulla destra la porta che immette nella toilette. La barca, all'interno è totalmente rivestita con legno ben trattato e setificato, il che la rende molto accogliente.



Il locale toilette è sufficientemente ampio, ben illuminato e areato. La doccia a soffitto ha un raccogliore sotto il pagliolo a gratile. L'acqua è in pressione. Il laminato plastico è ben rifinito anche nei bordi dove è più facile avere delle imperfezioni.

Qualità tecniche più spiccate

Attrezzatura semplice
Buon passo

Possibili miglioramenti

Al sedile tavolo carteggio

Considerazioni sul prezzo

Allineato con il mercato attuale

Scheda tecnica

Imbarcazione: Brigand 36'
Cantiere: Union Yachts Brokers - P.zza Milano 9 - 16033 Lavagna (GE) - tel. 0185/314021

Generalità

Lunghezza f.t.: metri 10,78
Lunghezza al gall.: metri 9,60
Baglio max e al gall.: metri 3,60/3,08
Immersione: metri 1,96
Dislocamento: chilogrammi 7.000
Zavorra: chilogrammi 3.100
Superficie velica Randa + Genoa: metri quadri 84,70
Omologazione RINA: sì con certificato di qualità superiore

Motorizzazione

Motore: Bukh 36
N° cilindri: 4
Potenza: 36 HP (26 KW)
Riduttore: 2,25:1
Elica: abbattibile; 2 pale; 16 1/2 x 11
Serbatoio carburante: 150 litri acciaio nel bulbo inox
Trasmissione: S drive
Raffreddamento: acqua circuito - aperto a richiesta chiuso
Generatore: 12 V

Condizioni meteo di prova

Località: Chiavari
Vento: f. 2
Mare: quasi calmo
Temperatura: 15 C°
Persone a bordo: 5

Piano velico e armamento

Randa: 24,11 metri quadri
Genoa: 60,87 metri quadri;
Tormentina: 10,50 metri quadri;
Spi: 131,2 metri quadri;
Albero: Cancilini; l. 17,70 m
Strallo di prua: diametro: 8 mm.
Sartieme: diametro: 10 mm.
Timoneria: a ruota Sel Toem
Verricelli: Lewmar e Barbarossa

Sistemazioni interne - Accessori

Altezza in cabina: 2,10 metri
Cuccette: numero 5 di cui 2 doppie in 3 cabine
WC: marino in locale separato
Lavello: inox
Serbatoio acqua: 290 litri
Fornello: 3 fuochi;
Combustibile: gas liquido + forno
Pompa di sentina: 1 elettrica, 1 manuale
Aspiratore motore: no
Impianto elettrico: v 12
Capacità batteria: 110 Ah. X 2

Indici di prestazione

Slanci della carena: LOA/LWL = 1,122
Finezza della carena: BWL/LWL = 0,32
Rapporto di zavorra: (Z/Δ) 100 = 44,28%
Indice di stabilità di forma: SAxH/(BWL³) = 51,31
Superficie velica per tonnellate: SA/Δ; m²/tonn. = 12,1
Potenza motrice per tonnellate: HP/Δ; HP/tonn. = 5,14
Numero di Bruce B = SA^{1/3}/Δ = 0,48
Dislocamento relativo: Δ/(LWL); Kg/m³ = 7,91
Velocità limite teorica: 2,54 / LWL (nodi) = 7,86