

Brigand 9,50

Concorrente storico dell’Alpa 9,50, questo progetto di Camper & Nicholson robusto e marino è forse il modello più riuscito del cantiere Cima

di CHRISTOPHE JULLIAND

Il cantiere Cima, costruttore dei Brigand, ha avuto, insieme ai più famosi Alpa o Comar, un ruolo pionieristico nell’uso della vetroresina come materiale da costruzione per produrre barche in serie. Dopo le derive e un primo successo nel campo dei cabinati con una piccola barca da regata (il Brigand 7,50), è stato espressamente richiesto al famoso studio inglese Camper & Nicholson, il disegno di una barca più grande, più abitabile e più tranquilla per la crociera. In un primo tempo, dopo importanti e rari (per l’epoca) studi in vasca, nascono due prototipi entrambi in alluminio, uno per le regate del RorC in Inghilterra, l’atro per l’Italia. Quello italiano si distingue ottenendo ottimi risultati sin dall’esordio avvenuto durante la settimana di Genova del 1973. In seguito, viene avviata la produzione in serie presso gli stabilimenti della Cima. Il **progetto** è caratterizzato da un unico slancio a prua che avvia un cavallino pronunciato sottolineato dal botazzo esterno, il baglio massimo è importante (per l’epoca) e situato a centro barca. Tipico dello stile Nicholson lo specchio di poppa a forma di scudo; più rara invece la scelta del timone sospeso. A completare le appendici uno skeg su tutta la lunghezza della

pala del timone e una chiglia relativamente lunga con scarponi finale. L’armo è un classico sloop in testa con albero passante a un unico ordine di crocette perpendicolari, mentre è da notare la presenza dello stralotto che non semplifica il passaggio del genoa durante le virate. Il **piano velico** privilegia il genoa sulla randa per una superficie velica ragionevole che associata a un favorevole rapporto zavorra/dislocamento (circa il 45%), conferisce una piacevole rigidità alla tela. Un altro pregio della barca in navigazione, è la sua stabilità di rotta dovuta sia alle forme equilibrate di carena che alla forma delle appendici.



I CONCORRENTI							
NOME	CANTIERE	LUNGH.	LARGH.	DISL.	SUP. VEL.	ANNO	PREZZO
ALPA 9,50	Alpa	9,50	2,80	4.000	34,10	1973	27.000
HALMATIC 30	Halmatic	9,10	2,80	4.475	nc	1979	32.000
ARPÈGE	Dufour	9,25	3,00	3.300	45,00	1970	20.000
COMET 9,10	Comar	9,16	3,05	3.700	51,00	1976	25.000



ILLUSTRAZIONE DI LUCA FERRON

L’organizzazione della **coperta** è un modello del genere. Il pozzetto può sembrare piccolo, ma è abbastanza lungo per accogliere quattro persone nel massimo comfort e il timoniere può controllare anche scotta e trasto randa. Ottimo sia la posizione dell’attrez-

zatura di coperta, sia la geometria dei volumi con dettagli azzeccati come i paraonda alti e gli spazi di stivaggio per manovelle e scotte incassati negli schienali. Malgrado l’abitabilità ridotta dai volumi dello scafo, gli **interni** sono stati pensati con la stessa cura per i dettagli che rendono una barca comoda in navigazione. Due le **versioni** esistenti: la prima senza cuccetta del navigatore e angolo cucina a destra del tambuccio, la seconda con cuccetta ricavata sotto il banco destro del pozzetto e relativo carteggio, e una grande cucina a proseguire lungo la murata di destra. In ambedue i casi la dinette è sulla sinistra con tavolo quadrato abbattibile per fornire 2 posti letto supplementari. Nella zona di prua: il bagno, un grande armadio e una cuccetta a V a tutta prua. Questo Brigand è una barca certo piccola ma molto marina, costruita e pensata bene.



CIMA, NICHOLSON E BAFFIGO

Se, come già accennato, il Brigand 9,50 è nato dall’inimitabile firma di Camper & Nicholson, va precisato il ruolo decisivo nella sua nascita che ha avuto il progettista italiano Riccardo Baffigo. Allora collaboratore presso la Cima, che lasciò nel ’76 per lavorare in proprio (disegnerà il Fibago, sempreverde dei primi anni ’80), ebbe l’idea di affidare a Peter Nicholson la progettazione del successore del 7,50 m. La filosofia generale seguì il capostipite europeo Arpège del francese Dufour: se i metodi di costruzione erano gli stessi (scafo laminato in pieno con controstampo e coperta a sandwich con anima in poliuretano), gli standard di qualità invece, sia per la costruzione che per la falegnameria, venivano definiti su un modello più inglese, senza risparmio. Il cantiere Cima lasciava inoltre all’armatore la possibilità d’intervenire sull’arredamento degli interni (stivaggi a cassetti). Più di trent’anni dopo la nascita dei primi modelli, i Brigand testimoniano ancora questa buona qualità costruttiva.



I CONTROLLI

- osmosi
- attrezzatura e sartame
- candelieri
- motore
- base albero sulla chiglia

IL CANTIERE

1. La tuga è stretta e si sviluppa longitudinalmente su due piani. **2. e 5.** Le zone per il carteggio e la cucina sono degne di barche attuali ben più lunghe. **3.** Le dimensioni del pozzetto sono relativamente compatte, ma sufficienti ad accogliere fino a 5-6 persone. **4.** La vocazione crocieristica non impedisce un’attrezzatura di qualità e ben posizionata: a testimonianza, i due carrelli per le scotte di fiocco e genoa

LA QUOTAZIONE

Intorno ai 25.000 euro

SCHEDA TECNICA

Progetto	Camper & Nicholson
Costruttore	Cima
Materiale	Vetroresina
Lunghezza ft	9,38 m
Lunghezza gall	8,10 m
Larghezza	3,20 m
Pescaggio	1,78 m
Dislocamento	3.100 kg
Zavorra	1.400 kg
Sup. Velica	50,00 mq
Cuccette	5
Motorizzazione	20-40 cv
Serbatoi:	
acqua	2 x 60 l
nafta	circa 65 l

