

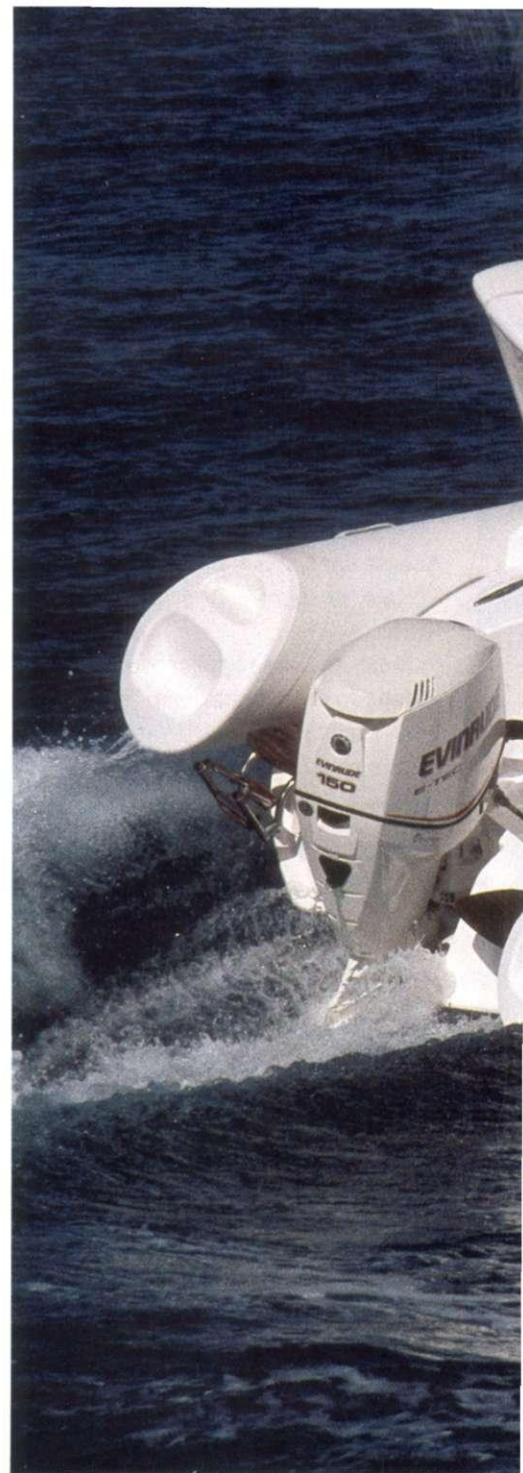
Ritorna sul mercato italiano, dopo alcuni anni d'assenza, questo importante costruttore ucraino, nato come **FORNITORE DELL'ARMATA ROSSA**, convertitosi al diporto dopo la fine della guerra fredda. Il gommone rappresenta la nuova ammiraglia del cantiere e propone **SOLUZIONI** per la coperta e la carena abbastanza **INSOLITE**. In compenso appare **BEN COSTRUITO** e rifinito con una certa cura. I modelli importati nel nostro Paese sono equipaggiati con **TUBOLARI IN HYPALON-NEOPRENE** e una dotazione di serie completa. In acqua dimostra di cavarsela bene, perfino in condizioni non particolarmente favorevoli e risulta **ABBASTANZA VELOCE**. E' carrellabile su strada gonfio.

▶ Lunghezza f.t.m 6,48

▶ Larghezza f.t.m 2,50

▶ Velocità massima 39,5 nodi

▶ Prezzo 22.900 euro



Dopo un'eclissi durata tre anni, dovuta a un cambio di importatore, torna sul mercato italiano l'ucraina Brig con una gamma di una trentina di modelli, articolati su cinque linee di prodotto: Dingo, Baltic, Falcon Riders, Falcon Tenders ed Eagle. E' una delle più importanti aziende di progettazione e costruzione di semirigidi dell'ex Unione Sovietica, ma che da anni guarda all'Occidente come punto di riferimento sia nel *look* che nella qualità. Non per niente il suo mercato principale è il Canada, seguito dall'Europa Occidentale, l'Australia e il Sud America.

Il ritorno sul mercato italiano coincide con il lancio dell'Eagle 645, l'ammiraglia del cantiere.



# BRIG Eagle 645

Si tratta di un semirigido che riprende le linee di carena e il look dell'Eagle 600 (si veda, al proposito, «Il Gommone» n. 197) con notevoli aggiornamenti sia nell'opera viva sia nelle modalità costruttive. L'allungamento della carena rispetto al 600 ha favorito un'ulteriore stellatura a poppa, ma ha anche ridotto la lunghezza dei pattini longitudinali e ha modificato le linee d'acqua, portando la carena a raccordarsi con i tubolari attraverso due settori verticali che hanno ridotto il sostentamento della parte pneumatica. Ne deriva che da fermo il gommone sfiora appena la superficie dell'acqua con i coni poppieri caratteristici nel loro taglio a «fetta di salame» con scalini sagomati d'improbabile utilizzo - mentre in

planata l'intero tubolare poppiero risulta sollevato e non oppone resistenza se non nelle virate più strette. Poiché la consolle - massiccia e protettiva - e il sedile di guida biposto sono disassati sulla dritta per favorire il passaggio sulla sinistra, a barca vuota si nota una leggera inclinazione a destra dello scafo, che può essere parzialmente corretta trasferendo le batterie a sinistra in avanti, nel gavone di poppa.

La coperta segue una filosofia progettuale che non si discosta molto da quella del recente passato, peraltro attentamente studiata da un team di ingegneri aeronautici, come assicura la brochure del cantiere. Il battello è relativamente stretto e presenta a prua il consueto pozzetto dell'ancora che ospita il golfare

per la sospensiva di varo e allaggio. A poppa i golfari sono due, facili da armare. Subito a poppavia del gavone dell'ancora ce il secondo gavone, sagomato a trapezio irregolare con il lato di sinistra più lungo, sufficientemente profondo per una buona capienza; di fronte ce il sedile che appoggia sulla consolle. Tutta l'area prodiera può essere trasformata in un prendisole relativamente grande e comodo per due persone aggiungendo tre settori sagomati di vetroresina (optional), con i relativi cuscini che si fermano con bottoni a scatto. Il tutto può essere riposto comodamente nel gavone poppiero.

La consolle è larga e protettiva per due persone purché restino sedute. In piedi, infat-

# LE NOSTRE PROVE

*L'Eagle 645 è la nuova ammiraglia del cantiere ucraino e sostituisce nel listino il precedente modello E 600. Rispetto a quest'ultimo sono stati eseguiti interventi importanti sia sull'opera viva sia sulla coperta. E' disponibile, inoltre, una versione realizzata con tessuto in Pvc (Mirasol) che costa 3360 euro in meno.*

ti, ne la consolle né il suo parabrezza - peraltro correttamente sormontato da un corrimano d'acciaio - proteggono dal vento e dagli schizzi la parte superiore del busto e il viso. In compenso la strumentazione è disposta correttamente, incassata in appositi fori, c'è un portello isolato per il Vhf o l'hi-fi e rimane spazio (non troppo in verità) per un plotter cartografico, ma non per una bussola. La posizione di guida è ben studiata sia da seduti sia in piedi, grazie al meccanismo di (facile) ribaltamento dei sedili del pilota e del navigatore. Ciascuna delle sedute è regolabile autonomamente, per cui il pilota può guidare in piedi e il navigatore stare seduto o viceversa. La postazione di guida è, inoltre, servita da una pedana su cui puntellarsi con i piedi.

Da notare che il cassero - accessibile da un portello a prua e da uno sotto il volante - può

essere facilmente asportato mollando quattro bulloni, in modo da accedere al serbatoio del carburante in acciaio inox (da 200 litri) che si trova nella zona inferiore.

Il sedile di guida, a sua volta, è parzialmente ribaltabile all'indietro grazie a due cerniere (fissate con famigerati rivetti) e dà accesso a un profondo gavone. Questo blocco è imbullonato su contropiastre in coperta e offre il vantaggio di poter essere fermato su due posizioni diverse, più o meno distante dal limone di circa cinque centimetri: ogni taglia e ogni stile di guida dovrebbe dunque trovare la sua posizione ottimale. A poppavia del divano di guida ce un tavolino in vtr che si solleva e si blocca in posizione orizzontale di fronte al divano poppieri». Da notare che sia ai lati del divano, sia a fianco degli altri sedili, ci sono dei pratici porta-bicchieri ricavali direttamenti



*L'area di prua è caratterizzata da una serie di stive di forma irregolare e da una prolunga che completa l'area relax. Il musetto è minimalista: può essere utilizzato, con qualche attenzione, per le operazioni d'imbarco. Il verricello elettrico non è tra gli optional.*

le in stampata, ma non essendo drenali, raccolgono acqua, polvere e sporcizia. In compenso il pozzetto è tutto autosvuotante statico grazie a due ombrinali di idoneo diametro.

La parte poppiera del pozzetto è quella che risponde più a criteri di comodità in navigazione, ma meno a quelli balneari tipicamente mediterranei. È infatti, realizzata con una panca per baglio sotto la quale si apre - ma con accesso non particolarmente comodo - il gavone, dotato di un pagliolato fisso di vetroresina e pozzetto, per la pompa elettrica di sentina, con tappo di legno amovibile.

La panca, ben imbottita ma un po' corta, non può essere usata come prendisole e costituisce un ostacolo per chi deve transitare da o verso la scaletta di risalita. (Ili improbabili scalini sui terminali poppieri di vetroresina, per quanto dotati di antiscivolo, possono servire per tuffarsi ma non certo per risalire, non essendoci appigli utili allo scopo. Dalla scaletta di sinistra si può solo accedere alla superficie di vetroresina - speculare e mollo bella ma scivolosa - che contorna il pozzetto del motore e da qui bisogna scavalcare lo schienale della panca poppiera. La scomodità è accentuata dal massiccio *roll-bar* che costringe a piegarsi sulle ginocchia. Funzionali, invece, le bitte a scomparsa sulla poppa e l'ubicazione - con coperchio di protezione - della doccia.

Tutta la parte poppiera del pozzetto è scapolata in vetroresina con trincarini che «contengono» i tubolari e irrigidiscono la struttura. I progettisti, consapevoli di questo risultato, hanno abbandonato il sistema degli scialoni resinati in carena dell'Eagle 600 per ricor-

**La consolle di guida, pur occupando una notevole porzione del calpestio, lascia sufficiente spazio sul lato sinistro per il passaggio. Il bocchettone del carburante si trova un po' troppo in basso ed è scomodo da raggiungere. Piccole «sviste» anche a pruvia del cassero, dove inspiegabilmente mancano le maniglie.**



# LE NOSTRE PROVE



Uno degli elementi più riusciti dell'Eagle è l'appoggiareni sdoppiato. Il divano di poppa è protetto dai montanti del roll-bar. Problematico l'accesso al pozzetto motore e alla scaletta.



rere a un più tradizionale «ragno» che ha consentito di risparmiare alcune decine di chili, il che non è POCO, visto che il «vecchio» 600 era davvero troppo pesante. Una parola ancora sulla poppa: rispetto a molti gommoni italiani, assai più sfruttati per grandi superfici relax, questa zona risulta poco utilizzabile.

Per quanto riguarda l'opera viva, le due «V» che allungano la carena (è una caratteristica dei Brig), prolungandosi ai lati ilei motore aggiungono portanza e contrastano le cabrate; nella parte poppiera si riscontrano somiglianze con gli Zodiac MedLine, sia pure con risultati diversi, specie in navigazione. Ottima, infine, l'impiantistica elettrica, con cablaggi adeguatamente protetti. I tubolari

sono realizzati con il classico *hypalon-neopren* della Pennel & Flipo Orca, proposti in alternativa al materiale «di casa», il Mirasol, un suppono a base Pvc con incollaggio a freddo. Il colore bianco appare molto accattivante, ma è ovviamente delicato e facile da sporcare.

## IN NAVIGAZIONE

Motorizzato con un Evinrude 150 E-Tec (2 tempi a iniezione diretta), l'esemplare di prova era dotato di un'elica da 21" che si è rivelata non particolarmente adatta all'abbinamento, tanto che il regime di rotazione del motore non è andato oltre i 4.900 giri/min. Con due persone a bordo e metà serbatoio di carburante più le dotazioni di serie, l'Eagle 645 ha sfiorato i 40 nodi. In compenso la planata è pressoché immediata, anche a *trim* neutro, e il battello risulta facile da condurre a tutte le andature, senza particolari necessità di agire sul *trini* se non per correggere grossolani errori di disposizione dei pesi. Sul dritto, perfino in presenza di onde di scia prese lateralmente o al mascone, il battello resta facile da guidare, non cabra né richiede correzioni improvvise.

La carena non è morbidissima sul passaggio delle onde secche di scia, ma gli impatti diminuiscono un po' trimmando in basso la prua; però non si scompone mai e specialmente non stringe di colpo nelle virate strette, come faceva il «vecchio» Eagle 600. La timoneria è risultata un po' più dura del normale, probabilmente per qualche curva del monocavo eccessivamente stretta.

© Copyright by Koster Publishing 2008

# I DATI BRIG EAGLE 645 H

## le caratteristiche tecniche

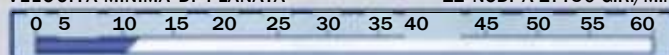
Lunghezza f.t.	648 cm
Lunghezza intena	460 cm
Larghezza f.t.	250 cm
Larghezza interna	140 cm
Diametro tubolari	55 cm
Compartimenti	5
Materiale tubolari	hypalon-neoprene Pennel & Flipo Orca da 1.670 dtex
Altezza specchio di poppa	per motori con gambo lungo
Portata persone	16
Peso	450 kg
Potenza massima applicabile	175 hp (131 kW)
Categoria di progettazione	C
Carrellabilità	si, anche gonfio
Prezzo	€ 22.900 (Iva esclusa)

## i principali accessori

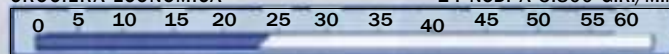
• Golfari di alaggio	di serie
• Serbatoio carburante in acciaio inox da 200 litri	di serie
• Verricello elettrico	non disponibile
• Cuscineria completa	di serie
• Impianto doccia con serbatoio da 50 litri	di serie
• Tentalino parasole	€ 450
• Tenda notte	€ 2.000
• Roll-bar in vetroresina con luci di via	di serie
• Frigo	non disponibile
• Supporto motore ausiliario	€ 200
• Timoneria idraulica	€ 1.350
• Pompa di sentina automatica	di serie
• Scaletta di risalita	di serie
• Telo coprigommone	€ 600
• Gonfiatore elettrico	disponibile attermarket
• Impianto elettrico con pannello utenze	di serie
• Piano di calpestio in teak	non disponibile

## le prestazioni

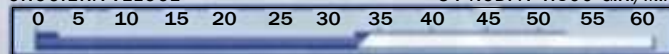
VELOCITÀ MINIMA DI PLANATA 12 NODI A 2.450 GIRI/MIN



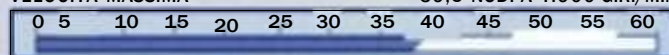
CROCIERA ECONOMICA 24 NODI A 3.800 GIRI/MIN



CROCIERA VELOCE 34 NODI A 4.500 GIRI/MIN



VELOCITÀ MASSIMA 39,5 NODI A 4.900 GIRI/MIN



## il motore della prova

Evinrude	E-Tec150 DSL (2T)
Potenza massima	hp 150 kW 112
Regime	
di potenza max	giri/min 5.000
Cilindri	numero V6 (60°)
Cilindrata	cc 2.589
Alesaggio x corsa	mm 91 x 66
Alimentazione	tipo iniezione diretta
Alternatore	a 50 (12V)
Rapporto di riduzione	1,86:1
Peso	kg 190
Elica	passo 21"
Prezzo	euro 16.500 (Iva inclusa)

## il costruttore

Progetto	Brig (Kharkov, Ucraina)
Cantiere	Brig (importato da Bonacini)
Indirizzo	Via Rinaldi, 35 - 42100 Reggio Emilia
Telefono-Fax	0522/301295
Sito Internet	<a href="http://www.bonacini-re.it">www.bonacini-re.it</a>
E-mail	<a href="mailto:nautica@bonacini-re.it">nautica@bonacini-re.it</a>
Garanzia contrattuale	2 anni

## le condizioni della prova

mare quasi calmo	vento leggero	2 persone a bordo	100 litri di benzina

## ci è piaciuto di più

- ▲ La qualità della vetroresina e dei materiali
- ▲ La facilità di guida in tutte le condizioni
- ▲ La linea originale e grintosa

## ci è piaciuto di meno

- ▼ Il poco spazio sfruttabile in coperta, specie a poppa
- ▼ La mancanza di un prendisole nell'area di poppa
- ▼ L'accesso al pozzetto motore e alla scaletta di risalita