

PESCA E NAUTICA



Pesca che fai, motore che trovi

Quante volte abbiamo sentito frasi del genere "Eh... ma il fuoribordo vince su tutti!", "Il fisherman per antonomasia è entrobordo", "Mai entrofuori!", e ogni volta cercavamo un confronto con amici pescasportivi per capire qualcosa di più e arrivare a qualche certezza, ma gli assolutismi, soprattutto in mare, vanno sempre debitamente contestualizzati, e l'intento di questo articolo è proprio quello di smussare, quando non demolire, certe convinzioni che spesso limitano l'ampiezza di vedute quando acquistiamo una barca da pesca.

Gli aspetti sui quali una configurazione propulsiva sia vantaggiosa rispetto a un'altra, non devono far dimenticare che la barca è sempre un compromesso (ecco, forse questo è l'unico assolutismo che mi sento di sbandierare ai

quattroventi...) e, pertanto, a un vantaggio corrisponde il più delle volte una rinuncia. Il compromesso consiste proprio nel ponderare il peso delle rinunce rispetto a quello dei vantaggi di determinate scelte.

Il fuoribordo è una motorizzazione che ha letteralmente spopolato nelle banchine

Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

dei club di pesca sportiva di tutt'Italia, facendo quasi del tutto dimenticare l'aspra critica che, fino a non più di dieci-quindici anni orsono, raccoglieva nel nostro ambiente, principalmente per il disagio che essa arrecava a chi preferiva gestire i combattimenti in pozzetto sfruttando l'ampiezza dello specchio di poppa. Il bello è

► Nella foto di apertura il nuovo Yamaha XTO da 485cv, una poderosa unità V8 di 5,6 litri di cilindrata, capace di prestazioni eccellenti a fronte di consumi ed emissioni impensabili (così come la sua potenza) fino a pochi anni fa.

che l'ingombro c'era e rimane anche sulle barche fuoribordo di oggi. Ma pare che tale problematica sia passata in secondo piano, per lasciare spazio al fascino dei "testoni" in bella vista all'estrema poppa, divenuti retaggio estetico di prestazioni velocistiche e, dunque, della possibilità di raggiungere gli hot spot più distanti in poco tempo. Vero è che la pesca sportiva non deve necessariamente significare "big game", ma è altrettanto sacrosanto che un mezzo orientato all'arte aleutica non può limitare il suo proprietario nelle discipline di pesca praticabili nelle acque per le quali la barca stessa è stata progettata. Dunque, è tutta questione di compromesso tra i pregi e i limiti di una motorizzazione rispetto a quelli di un'altra, nonché del peso di tali limiti sulle discipline di pesca che si ama praticare maggiormente.

Efficienza e velocità

Ma quali sono i pregi del fuoribordo? Senza dubbio la generale efficienza a velocità di crociera, almeno fino a certi regimi di rotazione: i moderni fisherman fuoribordo consentono andature - mare permettendo - molto elevate senza necessità di tirare i motori per il collo, con pericorazioni in termini di miglio/ltro molto lontane rispetto ai vecchi e assetati due tempi di un passato neanche troppo remoto. Tutto ciò è consentito dalla tecnologia che, da un lato, ha concorso alla costruzione di manufatti sempre più compatti e rigidi al punto da poter ospitare sullo specchio di poppa o bracket (la seconda della tipologia di supporto poppiere) una schiera di potenti fuoribordo in numero che si spinge nelle configurazioni più "estreme" fino a 5 unità, dall'altro ci ha consegnato unità termiche sempre più leggere (con alcune eccezioni) e potenti, con rapporti peso/potenza impensabili per i primi fuoribordo quattro tempi entrati sul mercato anni orsono.

Senza vagare nell'iperuranio dei megacentri console presenti non solo nell'ambiente della pesca sportiva, ma sempre



più spesso scelti come tender "glamour" dei megayacht, basti notare come molti moderni open di 23 piedi o poco più siano in grado di ospitare serenamente 400 cavalli sulla poppa senza mandare in soffocenza le strutture dello scafo e, soprattutto, assicurando un'efficienza molto maggiore rispetto a motorizzazioni più modeste, che quindi necessiterebbero di essere maggiormente "spremute" a parità di velocità.

Molti pregi...

Altro pregio delle motorizzazioni fuoribordo è la direzionalità, almeno rispetto alle motorizzazioni entrobordo in linea d'asse. Anche qui occorrerebbe, tuttavia, fare eccezioni, non fosse altro perché, in taluni casi, in manovra a marcia invertita, molte barche fuoribordo soffrono al punto da apparire imbecillissime rispetto al loro comportamento in navigazione... ma questo è un discorso che scivola dal topic di questo articolo e invade la sfera dello specifico, dalla progettazione dello scafo, all'accoppiamento bancalpropulsori.

Adesso, invece, ci preme analizzare le linee guida che dovrebbero condurre alla scelta di un tipo di propulsione piuttosto che di un altro. Prego tutt'altro che trascurabile del fuoribordo è anche la semplicità di sostituzione: rimotorizzare una barca dotata di motori fuoribordo a fine vita conferisce alla stessa molto più valore di mercato rispetto al caso in cui si rimotorizzasse una barca entrobordo. Il fuoribordo è considerabile come entità a sé stante, adattabile a

più o meno qualsiasi scafo con pochi ostacoli e tempo di manodopera, scenario improbabile nel caso di motori entrobordo o entrofuoribordo, che per loro concezione sono "incastonati" in una rete di impianti di vario genere, spesso a loro volta compressi nei piccoli spazi circostanti le cale motori: ciò comporta tempi di manodopera molto lunghi, i cui costi andranno a erodere certamente il valore realizzabile. In poche parole, il fuoribordo può essere considerato come elemento standard e modulare; l'entrobordo e l'en-



PESCA CHE FAI, MOTORE CHE TROVI



► Soluzioni multiple, sulla poppa dei moderni fisherman, sono diventate ricorrenti: l'area poppiera, d'altronde, non è sempre pienamente fruibile per via degli ingombri delle potenti motorizzazioni a quattro tempi.

trofuoribordo, invece, come più "dedicati" e specifici. Per tale motivo il mercato riconosce, generalmente, valore superiore alle motorizzazioni fuoribordo, piuttosto che entro e entrofuori.

...e qualche difetto

Accenniamo ora al "contro", che si evidenziano prettamente nell'uso alleatico. A cominciare dalla ridotta dimensione delle eliche, che comporta basse velocità a fronte di un elevato regime di rotazione dell'elica. Ciò si rileva soprattutto quando, in traina veloce, esigiamo una fascia di scia pulita e limpida in cui filare i nostri bubblejet o kona, che in tali condizioni sono troppo visibili dal predatore che intercettasse, dal basso, la nostra traiettoria. Un'elica che ruota ad alto numero di giri crea maggiore turbolenza e una scia più "sporca" di quella prodotta da un'elica di dimensioni maggiori, che imprime allo scafo pari velocità di avanzamento a un regime inferiore. Ovvia-

mente, tale caratteristica, tipica dei FB, si riflette sui consumi orari, che saranno mediamente superiori a parità di velocità, rispetto a un entrofuoribordo o ad un fuoribordo.

Altro inconveniente del FB rispetto ad altro genere di propulsione convenzionale, è costituito da una tendenza alla riduzione di efficienza all'aumentare del regime dei motori, soprattutto se ravvicinati in coppia o in un numero maggiore di unità. Di fatto, se la predisposizione all'installazione sullo specchio di poppa non è studiata e testata a dovere, ci si trova spesso a combattere con "furti" di acqua reciproci tra un'elica e l'altra, il che genera fenomeni di cavitazione e ventilazione negativi per l'efficacia della propulsione e, dunque, per i consumi di carburante.

Sebbene abbiamo prima sostenuto che, a parità di potenza, i quattro tempi odierni sono, se non più leggeri, per lo meno pesanti quanto i loro antesignani con diversi cavalli di potenza in meno, stiamo pur sempre parlando di gruppi propulsivi che pesano quasi, se non più, di 3 quintali

suonati. Immaginate 3 o 4 unità del genere aggirate allo specchio di poppa: per quanto solidamente costruito, abbiamo a che fare con pesi a sbalzo al di fuori dei volumi dello scafo.

Le perplessità, certamente opinabili ma sempre vive in chi scrive, nascono proprio da questo, e sfociano in una difficile ripartizione dei pesi a bordo. Ripartizione che è, per giunta, variabile perché soprattutto su barche di notevoli dimensioni dotate di due, tre e a volte quattro motori fuoribordo, l'assetto è affidato, oltre che allo studio progettuale della dislocazione di impianti, vasche di contenimento dei liquidi e aree di stivaggio, anche alle riserve di carburante e, si sa, queste ultime variano senza soluzione di continuità in base alle distanze da percorrere, ma anche in rapporto alle condizioni meteorologiche che incidono ovviamente sui consumi.

Un altro punto su cui riflettere oggi, quando parliamo di fuoribordo moderni, è il capitolo "manutenzione". Un tempo era vero che le vecchie unità a due tempi necessitavano di poche attenzioni, ma oggi la musica è cambiata poiché la ricerca forsennata della riduzione dei consumi ha comportato complicazioni costruttive e accorgimenti elettronici che poco o nessuno spazio lasciano alla libertà e all'autonomia di intervento: sia per le manutenzioni ordinarie, sia, a maggior ragione, in caso di avaria. Ciò nondimeno, l'obiettivo della riduzione degli ingombri costringe ad uno spesso clausuro-

fobico incastamento dei vari organi, che richiede necessariamente l'intervento di personale della rete ufficiale. Come dire: "dimenticate il fai-da-te voi che acquistate (i moderni fuoribordo)".

Venti di nuovo

Tutto quanto sopra menzionato, sia di positivo che di critico, deve servire per valutare con lucidità e al netto delle suggestioni da "vox populi", l'opportunità di propendere per una motorizzazione fuoribordo, per lo meno su scafi di dimensioni e peso che cominciano a richiedere più di due fuoribordo per esser mossi e gestiti con adeguata disinvoltura.

In chiusura, accantonate le considerazioni e osservazioni che dovrebbero veicolare chiunque intenda acquistare una barca su questa tipologia propulsiva piuttosto che su altre, giova menzionare due novità presentate al 58° Salone Nautico Internazionale di Genova che, per la verità, già bollavano in pentola da qualche anno. La prima è costruita dal fuoribordo turbodiesel da 300 cv presentato dalla britannica COX.

Si tratta di un gruppo termico di 3,7 litri di cilindrata, con architettura a otto cilindri contrapposti, alimentazione common-rail e compressore centrifugo, in grado di esprimere una coppia motrice di 550 Nm. Gli sforzi progettuali orientati a ridurre i tempi di intervento per la manutenzione ordinaria sono evidenti: tutti i filtri sono a portata di mano appena sfilata la calandra, così come la girante della pompa di circolazione dell'acqua di mare, dislocata ad altezza di mano, che dunque è possibile sostituire con barca in acqua, senza operare sul piede del motore, come invece è richiesto, in genere, sugli altri motori fuoribordo. Dal punto di vista delle performance, le promesse riguardano una riduzione del 25% dei consumi medi rispetto ad un'unità a benzina di pari potenza, a fronte di una durata di tre volte superiore rispetto ai tradizionali fuoribordo a 2 e 4 tempi. Gli intervalli di manutenzione di 1000 ore lasciano ben sperare circa la fiducia che il costruttore ripone nel suo progetto dal punto di vista dell'affidabilità, mentre il peso dell'unità dovrebbe non eccedere i 300 kg.

La seconda novità è rappresentata, invece, dal piccolo fuoribordo MF55 presen-



► Honda mantiene lo schema tradizionale del V6 3.0L ad aspirazione naturale e iniezione elettronica, implementato dalla fasatura variabile. Affidabilità comprovata da un progetto ampiamente collaudato.

tato da Tohatsu, alimentato a GPL. Parliamo di un motore da 126 c.c. monocilindrico quattro tempi erogante una potenza di 5 cv alimentato, appunto, a gas di petrolio liquefatti. L'unità in sé ha un peso nella media dei fuoribordo benzina di pari potenza. Ciò che, a causa delle attuali tecnologie disponibili, ancora svantaggia, è il serbatoio di GPL alquanto pesante ed ingombrante in rapporto alla sua capienza che, per via delle pressioni interne in gioco non può, tra l'altro, essere riempito per più dell'80% della sua capacità totale. Il consumo di omologazione dichiarato è di 2 kg/ora di GPL. In attesa di vedere applicata tale tecnologia su motori di una certa potenza, sui quali il risparmio in termini di costi del

carburante si farebbe certamente più interessante, apprezziamo che, per lo meno, ci si stia provando! D'altronde si sa, per costruire tecnologia solida e affidabile è necessario pensare in grande, partendo dal basso e, soprattutto se le innovazioni hanno come target l'ambito nautico, la prudenza è un dettaglio da rispettare religiosamente perché, come recita un vecchio detto marinaro: "per mare non visono ostie!".

► Sotto, il nuovo fuoribordo turbodiesel COX300 presentato dalla britannica COX. I numeri sono molto promettenti. In attesa della prova ufficiale... e di un po' di sana concorrenza! Accanto, il nuovo Tohatsu MF55, alimentato a GPL.



Curiosita'

Ci sarà un limite alla crescita delle potenze fuoribordo? Mentre ancora ci meravigliamo del nuovo e potente XTO da 425 CV della Yamaha, forse non tutti sanno che oltre Atlantico, e non da oggi, girano fuoribordo come i Seven, il cui top di gamma raggiunge i 627 CV.

