



# Carene &

**D**i barche il mercato ed i porti son colmi, ma non necessariamente si trovano dislocate nell'angolo di mare più idoneo alle loro caratteristiche.

Ogni mare ha il suo periodo d'onda, le sue correnti prevalenti, il suo moto ondoso e non è mistero che determinati disegni di carena siano più appropriati per affrontare un certo tipo di mare piuttosto che un altro. Una cosa è certa: la carena guida e vincola la tipologia della motorizzazione di qualsiasi barca, nonché, come conseguenza di un connubio più o meno azzeccato, la longevità dei gruppi propulsivi. Quando si tende a forzare il rapporto di reciproca "collaborazione" e proporzionalità tra carena e potenza installata, possono nascere mostri diffi-

cilmente gestibili.

Chiunque si trovi dinanzi alla decisione di cambiare barca, o di comprarne una per la prima volta, dovrebbe porsi i seguenti interrogativi:

Quali tipologie di pesca prediligo?

Quali mari frequento?

Con quante persone di solito esco in barca?

Quante ore di moto, orientativamente, sviluppo sui motori ogni anno?

Ho problemi di bassi fondali nel porto in cui staziona la mia barca?

Tali domande sono propedeutiche ad una sola, conclusiva e cruciale:

Come dev'essere motorizzata la mia barca, per poter soddisfare appieno le mie esigenze di diportista e pescasportivo?

Come sempre accade in una scienza imperfetta quale è la nautica da diporto, la risposta va ricercata nel proprio bagaglio

di esperienze – soprattutto quelle spiacevoli, più istruttive di qualsiasi memorabile giornata amena di mare e di sole –, nella logica ed in alcuni punti fermi che guideranno i nostri indirizzi di scelta.

## La barca per il tuo mare

Partendo proprio dalle linee guida di base, che dovrebbero essere fisse nella mente di ogni diportista come il nord magnetico della propria bussola di bordo, una barca con diedro poco pronunciato è ovviamente consigliabile lungo tratti costieri ridossati o comunque poco battuti dai venti provenienti dai quadranti scoperti da promontori o altro genere di naturale riparo offerto dalla conformazione della costa. In questa sede lo spazio a disposizione non è sufficiente ad analizzare ogni



# Cavalli

lembo di mare che circonda le coste del Bel Paese, per cui procederò per esempi.

**Esempio 1:** se utilizzo la barca per pescare orate sui bassifondi o per praticare esclusivamente la pesca ai cefalopodi a traina o a scarroccio in piena laguna veneta, sarà del tutto inutile ed illogico un express con millecinquecento cavalli, ma sarà molto più pratico un center console di medio-piccole dimensioni, motorizzato con un fuoribordo e, al limite, con un motore di rispetto.

**Esempio 2:** se, come me, vivete in basso Adriatico, mare notoriamente martoriato da venti dai quadranti settentrionali, una carena a V accentuata e deadrise variabile sicuramente vi permetterà di rimediare qualche ora in mare anche con la brezza tesa di maestrale, una routine per noi baresi, almeno in piena estate quando qualche

schizzo di acqua non raggela le membra. Specifico "V variabile" poiché, sebbene per fendere l'onda corta e irta del maestrale qui da noi serva un tagliamare ben affilato, è anche vero che con una classica V profonda soffrireste maledettamente il rollio con mare al traverso. E qui subentra la scelta della motorizzazione, peculiare ed essenziale per la vostra sicurezza in mare, per una navigabilità corretta e per una economia di esercizio ottimale.

## Grandi carene e piccoli motori

Questo preambolo sulle carene è funzionale all'oggetto dell' articolo, cioè scegliere la motorizzazione affinché la propria barca non sia un elefante con le zampe di un fenicottero. In tal senso un

principio dev'essere sempre ben impresso nella mente del diportista-acquirente, tanto all'atto di scegliere una barca usata quanto all'ordine di una barca nuova: la motorizzazione dello scafo pregiudica il vostro futuro: quanto a soddisfazione nell'utilizzo della barca stessa, quanto ad affidabilità, ad economia di esercizio ed a rivendibilità.

Il mercato (soprattutto italiano) ed i listini sono disseminati di accoppiate "indecenti" scafo-motori, con proposte di ingresso che sarebbe meglio eliminare per non trarre in inganno il cliente, indotto a quella scelta esclusivamente dall'idea di risparmiare alla pompa di carburante. In mare vale la regola aurea secondo la quale la durata di un propulsore è più che proporzionale rispetto all'indice di carico del o dei motori al regime medio di utilizzo.

## CARENE & CAVALLI



► Un'equilibrata scelta fra motori e imbarcazione è garanzia di buone prestazioni. A destra, in caso di mare mosso è bene che scafo e carena possano offrire il massimo. Sotto a sinistra, masconi troppo ridotti, o un cattivo uso dei flap possono creare pericolose ingavonate, a destra la scia perfetta di una corretta motorizzazione.

Ricorro ad un esempio per chiarire il concetto: una barca motorizzata con un fuoribordo da 175hp raggiunge il suo assetto ottimale alla velocità di 25 nodi, alla quale corrisponde un regime di rotazione del motore di 4800 giri/min. La stessa barca, se motorizzata con un motore da 250hp, raggiunge tale velocità ad un regime di 4000 giri/min. Sicuramente la soluzione più intelligente è quest'ultima, poiché ad un costo di acquisto superiore corrisponderà una maggiore durata presunta del propulsore e consumi più contenuti. Dato che la legge italiana finora non prevede il bollo sulla potenza installata, sperando che i dirigenti di Ministero dei Trasporti e dell'Agenzia delle Entrate non leggano Pesca in Mare di maggio, a questo punto... melius est abundare quam deficere! Consideriamo anche che noi pescasportivi, quando ci è concessa una giornata da dedicare interamente alla pesca – il che, tra esigenze di mogli o fidanzate, lavoro e meteo, diventa spesso utopia - non vogliamo farci mancare nulla a bordo e tendiamo a trasportare anche il superfluo, appesantendo la barca consistentemen-

te: proprio in questi casi la potenza in più ci viene in soccorso, soprattutto se la carena non è perfettamente pulita come ad inizio stagione e qualora incontrassimo mare avverso al nostro rientro in porto. Altro fattore di cui avere esatta nozione quando si sceglie la motorizzazione della propria barca è, come accennato in apertura di articolo, il disegno della carena. Non lasciatevi abbindolare da un test fatto sommariamente prima del versamento della caparra, con cinquanta litri di carburante imbarcato, mare piatto e barca scarica. Verrà il giorno in cui, anziché poter godere di un diedro pronunciato e tagliente con l'aiuto di una potenza adeguata, vi pentirete di aver lesinato sui motori.

### L'insidia del repowering

Vi sono, poi, casi opposti di barche ben motorizzate che subiscono un downgrade subdolo per i più. A tal riguardo mi vengono in mente taluni fisherman data-ti, equipaggiati con vecchi fuoribordo due tempi, e rimotorizzati con moderni

quattro tempi di pari potenza. Già, il numero stampato sulla decalcomania della calandra è lo stesso, ma la coppia motrice? La potenza è paragonabile ad un rampicante, che non saprebbe come inerpicarsi senza un tronco nelle vicinanze: il tronco si chiama coppia motrice.

Ciò che la rende realmente fruibile ed apprezzabile è il regime al quale la curva di coppia incrocia quello della potenza. Quello è il suo punto di massima efficienza, dove, cioè, il motore rende meglio in termini di propulsione e consumi di carburante.

Se la coppia è troppo "alta" e carente, a poco o nulla vi serviranno le centinaia di cavalli annotate sulla scheda tecnica del motore, perché saranno molto rari i casi in cui le condizioni del mare vi consentiranno di portarlo a regimi elevati, laddove andrebbe cercato il punto di massima efficienza. Il risultato è, il più delle volte, assenza di miglioramenti di consumi di carburante ed assetto di navigazione da correggere (per via del maggior peso gravante sullo specchio di poppa) con una nuova distribuzione dei pesi a bordo. Da non





trascurare, infine, il maggiore stress apportato a strutture spesso vecchie di diversi lustri, con le moderne e spesso obese motorizzazioni quattro tempi, proprio il contrario di quello che una barca data dovrebbe conoscere dopo anni ed anni di mare mosso e strapazzamenti alieutici. Con questo non dico impietosamente "no al quattro tempi" su barche anziane, tuttavia invito coloro che si apprestino a rimotorizzarne una, a porre particolare riguardo allo stato dello scafo e delle strutture, soprattutto poppiere, prima di procedere.

## Massime da rispettare

Colgo l'occasione per citare alcune massime che personalmente mi hanno aiutato a commettere sempre meno errori nella mia veste di acquirente di imbarcazioni, prima fra tutti: "Se la potenza c'è, puoi dosarla; se non c'è, la rimpiangi", non per altro riportata a caratteri cubitali nel mio libro *Fisherman Americani*. Ed in caso di mare montante, mentre si è a trenta o più miglia distanti da una costa resa invisibile dal plumbeo avanzare di una perturbazione tardo-autunnale, il rimpianto si trasforma facilmente in pianto. Rimanere invischiati in un mare insidioso che tira la barca da poppa senza che il piccolo motore possa reagire, è una sensazione terribile, ma che può insegnare molto su come motorizzare la prossima barca. La prossima citazione inerisce, più che altro, ad una prassi della cantieristica ameri-

cana specializzata nella costruzione di fisherman classici: "Se una barca bimotore non è in grado di planare con un solo motore, è sottomotorizzata". Potrà sembrarvi un'americanata, ma restare a bordo di una barca molto pesante con un motore in avaria, magari in condizioni meteomarine in rapida evoluzione, spesso equivale a trovarsi nella situazione di cui alle righe precedenti: piantati in mare aperto. In tal senso le generose motorizzazioni fuoribordo di oggi aiutano a perpetrare questa regola anche nei progetti più attuali: se fino a qualche anno fa era

assurdo pensare ad una barca di ventitré piedi con quattrocento cavalli a poppa, oggi è realtà quasi consueta. In soccorso ai patemi dei detrattori della sovramotorizzazione per questioni di economia di esercizio, il web mette a disposizione una mole di test di efficienza. La regola sottesa a tutte le parole di questo articolo resta, dunque, unica ed inconfutabile: un piccolo motore, utilizzato costantemente ad elevati regimi ed indice di carico, consuma più e dura meno di un grande motore, condotto in regime di coppia ed indice di carico medio. ■

► *Sopra si notano i pattini longitudinali di una celebre carena a V profondo, quella di un DC 7, che aumentano la stabilità dinamica sia direzionale che trasversale. Sotto la partenza di una gara di pesca in cui le onde incrociate delle barche mettono a dura prova le qualità di carene e motori.*

