

IL fisherman

Si fa presto a dire fisherman, ma in realtà una barca da pesca è il prodotto di un'attenta analisi necessariamente personalizzata dalle esigenze di ogni singolo pescatore. Per questo prima di fare una scelta, a volte motivata da incontrollabili innamoramenti, è bene esaminare la rispondenza delle varie componenti alle proprie necessità.

➔ Testo e foto di **Benedetto Rutigliano e Stefano Navarrini**

M

a esiste davvero il fisherman ideale? No, se fossi obbligato a rispondere a questa domanda con un monosillabo.

Se non altro perché dopo tre decenni passati a divorare riviste europee ed americane, brochures, renderings e libri sulla nautica specialistica, a provare barche nuove ed usate di ogni forma e sorta, non ho ancora trovato la barca da pesca davvero perfetta... almeno per me. Per fortuna però, da un lato, il diportista pescasportivo è dotato di una buona dose di spirito di adattamento ed attitudine a lasciarsi affascinare, per cui riesce, alla fine, a trovare la barca che faccia breccia nel proprio cuore. Per altro verso ci sono molti cantieri, la quasi totalità dei quali con sede e radici oltreoceano, specializzati da decenni esclusivamente nella progettazione e costruzione di fisherman. E' del tutto plausibile quindi che, in un mercato americano così popolato e competitivo nel settore in analisi, ci si possa avvicinare all'esempio di fisherman, al benchmark che ogni cantiere dovrebbe prima studiare, poi reinterpretare, per fare in modo da offrire un prodotto davvero specialistico.

In questa sede mi sembra più logico quindi indicare le caratteristiche che devono essere appannaggio di una vera barca da pesca, qualunque sia il suo layout di coperta. Saper distinguere una barca concepita ab origine per determinati impieghi aiuta a ren-

dei desideri

dere opportuno l'investimento, giacché chi cerca un fisherman, molto probabilmente vorrà prima o poi a praticare tecniche di pesca sportiva particolarmente esigenti dal punto di vista dell'ergonomia di comando e gestione, della disposizione dei vari accessori e della distribuzione degli spazi a bordo, soprattutto quelli calpestabili.

Possiamo quindi suddividere nei punti a seguire gli elementi chiave da analizzare a bordo di una barca per capire se siamo di fronte ad un vero fisherman, concepito per essere fruibile ed adatto per le varie tecniche di pesca sportiva di un certa rilevanza.

Sgombro ma non scarno

Il pozzetto: sgombro il più possibile, questo è chiaro. La superficie calpestabile del pozzetto è un elemento fondamentale a bordo di una barca da pesca, nonché l'ambiente dove si espleta la ragion d'essere di un fisherman: il pozzetto deve essere equipaggiato al meglio, con vasche del pescato a pagliolo ed a gavone, vasche del vivo (almeno una e ben sagomata per proteggere le esche dagli urti) capienti e con un impianto di ossigenazione delle acque in ricircolo adeguatamente dimensionate alla cubatura della vasca stessa. Deve avere portacanne a riposo ed in pesca





strategicamente posizionati, in modo tale che le lenze in pesca non si annodino ogni due per tre e che le canne a riposo possano essere riposte senza che, durante la navigazione, sul mare mosso urtino rischiando di rompersi... o di rompere gli stinchi del pescatore! Sempre a proposito di sicurezza in pesca, peculiari sono le imbottiture perimetrali, altrimenti note come "cockpit bolsters", utili per chi pratica il big game od altre tecniche di pesca atte ad insidiare grandi prede. Necessario anche un varco verso la plancetta di poppa, ove presente, per facilitare l'imbarco di prede importanti. Questo accesso, chiamato american style "tuna door" è apprezzato, tra l'altro, sia dai pescatori che dagli ospiti, i quali non saranno costretti a scavalcare murata alcuna per accedere in barca o magari per farsi un bagnetto ristoratore. L'altezza delle murate qui gioca un ruolo peculiare nell'efficacia della barca durante il combattimento: troppo alte non consentono un immediato contatto con l'acqua, con tutto ciò che ne consegue in termini di imbarco e/o tag&release delle prede.

Murate troppo basse possono però risultare pericolose in condizioni di mare mosso durante le concitate fasi di pesca. L'altezza ideale per le murate



► *Caratteristica quasi irrinunciabile di un buon fisherman la tuna-door facilita il recupero di grosse prede, ma anche l'accesso alla plancetta poppiera per un eventuale bagno. Sotto, quando la pesca diventa una cosa seria la plancia di comando deve avere spazio a sufficienza per tutta l'elettronica di bordo.*



del pozzetto di un fisherman è quella che consente di intercettare le gambe dell'angler a metà coscia, in modo che possa far leva correttamente sulle stesse durante l'azione di pompaggio in stand-up, ed allo stesso tempo tale altezza consente al gaffman di sporgersi in sicurezza fuoribordo per slamare od imbarcare il pesce.

La zona guida

Dalla plancia di guida lo skipper deve poter avere visibilità assoluta a 360°, per gestire le manovre al meglio in funzione di ciò che accade in pozzetto. Molto spesso la zona guida è sopraelevata di uno o due gradini rispetto al pozzetto, in primis per assicurare l'orizzonte sgombro agli occhi del conducente verso prua, anche quando le condizioni di moto ondosso impongono un assetto appoppato. In secondo luogo, perché dall'alto si domina meglio la scena in pozzetto e si scorgono senza difficoltà anche le traiettorie delle lenze in pesca. D'altronde, la logica per la quale la stragrande maggioranza dei convertibile d'oltreoceano hanno la sola guida sul fly-bridge è la stessa che porta molti progettisti a rialzare la zona guida. Ciò, ovviamente, è possibile su barche a partire da almeno 7-7,5mt in su, per ragioni imputabili all'innalzamento inevitabile del baricentro che penalizzerebbe la stabilità in deri-



► Un tempo assai poco apprezzate dai pescatori, le motorizzazioni fuoribordo hanno monopolizzato le barche di fascia medio-alta grazie alla loro evoluzione tecnologica. Oggi sono state raggiunte potenze impensabili fino a qualche anno fa, e le plurimotorizzazioni offrono prestazioni da brivido anche su scafi importanti.

va di barche di più contenute dimensioni. Altra caratteristica, molto apprezzata dai diportisti pescasportivi, è la protezione della zona comandi, che può avvenire tramite copertura morbida (Bimini top), semirigida (T-top) o rigida (Hard-top). Naturalmente tutte le tre alternative sopra citate è auspicabile siano completate da tendalini perimetrali avvolgibili per affrontare condizioni meteo avverse. Tralasciamo la soluzione della pilothouse, che non ha visto che poche proposte nell'arco di anni di produzione "fishing" dei cantieri protagonisti del settore. Al più si potrà trovare tale opzione tra gli allestimenti su richiesta di pochi modelli ancora in produzione, per ragioni più che logiche: la praticità di una struttura mobile è sempre maggiore rispetto ad una permanente, soprattutto se si intende (com'è nella gran parte dei casi) utilizzare la barca durante più stagioni caratterizzate gioco-forza da condizioni climatiche molto differenti. Una menzione merita la console di guida, che deve offrire, oltre alla visibilità su cui ci siamo già soffermati, il posizionamento ottimale delle manette del gas, se possibile azionabili anche di spalle per poter contemporaneamente controllare dove "mettiamo la poppa". Necessaria anche una zona di incasso o comunque di alloggio degli strumenti elettronici di ausilio alla navigazione (almeno



per i due monitor di base per GPS e fishfinder), ben accessibile dal retro per ispezionare prontamente la zona cablaggi senza smontare mezza barca in mare aperto, ove si presenti un'inaspettata panne.

Carena

Sulla carena abbiamo avuto modo di disquisire con articoli ad hoc nei numeri precedenti di Pesca in Mare, tuttavia una sintesi è dovuta per dare organicità e completezza a questa sorta di piccolo vademecum del pescasportivo a caccia di barca. Siamo franchi: una carena profonda ed affilata sarà pur esigente in carburante e potenza rispetto ad una più piatta, ma ad oggi la scienza dell'idrodinami-

ca non ha trovato soluzioni più efficaci contro il mare formato che, due volte su tre, saremo costretti ad affrontare per tentare il colpaccio. Ecco perché il fisherman, nell'ideale del diportista, è caratterizzato da grandi potenze in rapporto alle sue dimensioni. Ed ecco anche il motivo per cui le maxi-pluri-motorizzazioni fuoribordo alle quali il mercato ci sta abituando giorno per giorno, stanno riscuotendo molto successo, per lo meno negli USA: l'idea di tanta potenza, associata all'impatto visivo di quattro, cinque fuoribordo in bella mostra sullo specchio di poppa, esagitano gli animi ed aprono i portafogli di chi può permetterseli. Tralasciando questa parentesi velleitaria, resta il nodo delle geometrie di carena con le quali un vero fisherman dovrebbe andare

IL FISHERMAN DEI DESIDERI

► Anche il gommone ha avuto una forte evoluzione fisherman, ed è oggi apprezzatissimo dal mondo della pesca ricreativa.



a braccetto per essere tale:

- Angolo di entrata affilato, associato ad una ruota di prua ad ampio raggio.
- Mascone calciato (bow flare) per consentire la deflessione dell'acqua sollevata

durante la navigazione ed il delfinamento della prua.

- Deadrise poppiero pronunciato, per consentire direzionalità e governabilità anche ad elevate velocità.

- Baricentro basso per compensare la naturale tendenza al rollio delle carene a V profonda, nonché per consentire la pesca in deriva in sicurezza anche con mare formato.

Seagame

Si va sempre più affermando il successo di SeaGame, uno dei pochi cantieri italiani impegnati sul fronte dei fisherman, tipologia nautica in cui ha sempre creduto coinvolgendo l'esperienza di numerosi pescatori di fama che hanno scelto questa barca per la loro attività. Tre i modelli attualmente in gamma: lo Starfish 200, il 250 CC, e il 270 Sport. Accomunate da una gradevole unità stilistica, le barche di SeaGame presentano caratteristiche impostate principalmente per la pesca, ma senza dimenticare le esigenze degli ospiti che a seconda dei modelli possono usufruire di spazi di movimento e piani prendisole, inoltre nel 270 Sport è stata studiata anche una cabina con una dinette trasformabile in un cuccettone per tre persone. Tutte le barche sono ovviamente personalizzabili con una varietà di accessori che, sempre



nel caso del 270 Sport, possono comprendere anche un tuna tower. Se lo Starfish 200 è il classico open da pesca, il 270 Sport si presta anche alla piccola crociera, mentre il 250 CC è una giusta via di mezzo. Comune ai tre modelli lo studio della carena a geometria variabile, progettata per ridurre al minimo il rollio a barca ferma, come richiesto da molte tecniche di pesca, ma con un deadrise in grado di assicurare una buona navigazione anche in caso di mare formato.

www.seagame.it



Parker

Non si può più parlare di novità a proposito di Parker, cantiere polacco ormai ben noto in Italia, ed apprezzato per l'ottimo rapporto prezzo/qualità delle sue barche importate in Italia da SailPassion. Ampia possibilità di scelta dunque per soddisfare le proprie esigenze, contando sulla qualità di costruzione e su carene del tutto affidabili. Gli oltre 500 scafi realizzati in un anno dal cantiere, vanno dai 6,10mt agli 11,20mt, ed includono anche un da 9,70 metri, il Parker 1000 GT. Di ogni modello esistono varie versioni, ampliando così ulteriormente la gamma, ed in particolare gli appassionati di pesca può essere

interessante il 660 nelle tre versioni Open e Weekend e PilotHouse. La versione Open rispecchia la classica impostazione fisherman, con ampio spazio in pozzetto, murate alte e sicure e panche abbattibili, mentre un'ampia console su cui possono essere montati display da 12" può eventualmente ospitare un toilette (optional) nello spazio sottostante la plancia di guida. Optional, ma quasi irrinunciabile per la sua comodità, il T-Top in tubolare d'acciaio con cinque portacanne a riposo. Più friendly e modulari gli spazi di prua, utilizzabili come dinette o come piano prendisole. Nelle versioni WeekEnd e PilotHouse il 660 aggiunge degli spazi cabinati e una plancia protetta che ampliano l'utilizzo della barca anche in condizioni meteo non favorevoli

www.parkeritaly.it



Motorizzazione

I fuoribordo. Sebbene sia materialmente impossibile sintetizzare in poche righe i pro ed i contro di ciascuna delle tipologie propulsive che possono equipaggiare una barca da diporto, cercherò qui di schematizzarne i concetti chiave. Per quanto concerne i pluri-osannati fuoribordo, i vantaggi principali sono la facilità di gestione in termini di manovrabilità negli specchi d'acqua ristretti; l'immediatezza di rimotorizzazione, con ovvie benefiche conseguenze sull'accresciuto valore commerciale di una barca usata, anche se datata; la distribuzione dei centri d'assistenza capillare su quasi tutto il territorio nazionale; efficienza dei consumi di carburante (ma non si legga questo assunto come dogma sempre valido a prescindere, poiché vi sono tanti distinguo e casistiche che pregiudicano l'efficienza persino di motori raffinati ed evoluti come i moderni fuoribordo). I contro: i fuoribordo, salvo rari casi, non vanno molto d'accordo con il mare mosso, per via di eliche piccole in relazione alla potenza erogata, scelta obbligata da valori di coppia motri-

ce generalmente modesti (4 tempi) che non consentirebbero di gestire la barca a regimi medio-bassi senza risentirne in termini di spinta e consumi; costi di gestione spesso esosi per via di intervalli di manutenzione ravvicinati, di modalità di intervento che non consentono il fai-da-te anche per semplici cambi di olio e filtri, poiché la forsennata ricerca di ridurre al minimo gli ingombri di motori che vedono le loro cilindrata crescere costantemente, costringe i progettisti a sfruttare ogni centimetro quadro all'interno della calandra. Tutto questo si traduce in accessibilità a volte problematica e nella necessità di utensili dedicati. Insomma, chi è abituato ad intervenire in autonomia sui motori della propria barca è bene che esamini l'eventualità di non poter continuare a farlo su nuovi fuoribordo. Gli entrofuoibordo. il titolo di un vecchio articolo che scrissi sul numero di novembre 2018, s'intitolava "il brutto anatroccolo", e voleva proprio sottolineare la spesso indecente nomea che questo tipo di propulsione si è guada-



gnato in decenni di uso e disuso. Sì, perché il più delle volte, salvo rari casi di mala progettazione, casi che appartengono peraltro a tempi ormai andati, le avarie degli EFB sono imputabili a negligenza



► Un pozzetto grande e libero da ingombri è il sogno di ogni pescatore, ma in questo caso contano ovviamente le dimensioni della barca.

nella manutenzione o ad incauto utilizzo. In realtà, l'entrofuri ha nel suo arco molte frecce: a cominciare da architetture dei gruppi termici ultracollaudate, che ne fanno motori estremamente longevi e resistenti ad un uso intenso, mentre gli elevati valori di coppia motrice in rapporto alla potenza espressa consentono di do-

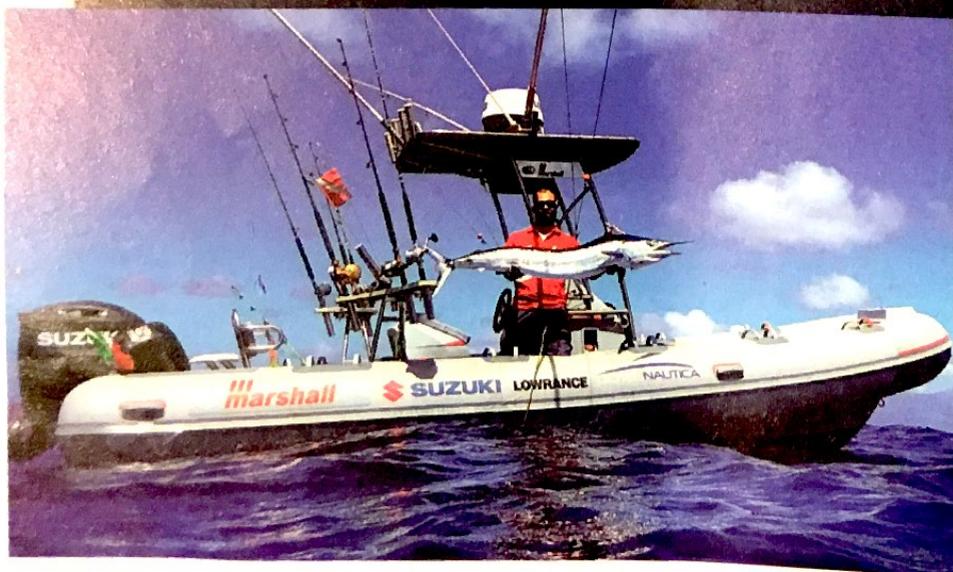
tare i piedi poppieri di eliche di generose dimensioni, consentendo andature di semiplanata in assetto ideale anche con barca carica e mare molto formato. Per di più la direzionalità dei gruppi poppieri è esemplare ed idonea anche per il diportista alle prime armi con timone e manetta. Se, per giunta, il piede è dotato di eliche

controrotanti, l'efficienza nei consumi surclassa spesso anche il più moderno e raffinato dei fuoribordo ad iniezione. La ragione è il regime di rotazione a parità di potenza, in media più basso, rispetto al FB, di un 25% abbondante. A ciò si aggiunge la semplicità di intervento (che si traducono in tempi di manodopera con-

Marshall

Con uno storico che li lega alla miglior gommonautica di tempi non poi tanto lontani, Marshall si è ripresentato da ormai oltre un anno sul mercato con una gamma totalmente rinnovata, e l'appoggio tecnico e commerciale della Suzuki con cui sono stati progettati package di particolare interesse. La nuova gamma, articolata su quattro modelli che vanno da 5,54mt dell'M2 ai 9,30 dell'M8 che condividono la medesima impostazione della carena e il carattere robustezza, essenzialità, e qualità marine che ne fecero un marchio particolarmente apprezzato da chi andava in mare in cerca di emozioni e non di tintarella. In tempi in cui la gommonautica sta scoprendo, con colpevole ritardo, l'apprezzamento che il popolo dei pescatori va da anni riservando al battello pneumatico, era quasi inevitabile che da un gommone con le caratteristiche dei Marshall nascesse un allestimento fisherman degno di tale nome. L'M4 che con la consulenza di Davide Acone è stato allestito presentandosi poi sui maggiori campi di gara delle nostre coste, ne è un più che eccellente esempio. Parliamo infatti di una vera fishing machine di 6,65mt attrezzata con motore Suzuki 150Cv assistito da un ausiliario da 20 Cv, elettronica Lowrance (Hds

Live 12 con sonda Active Imaging + Tm260, autopilota, VHF, radar) T-Top con portacanna da riposo, divergenti Rupp Marine in alluminio da 5 mt, divergente centrale, vasca del vivo da 100 lt sotto la seduta di guida con ricircolo temporizzato, 2 rocket, 2 prese per mulinelli elettrici, vasca del pescato, gavone di prua + gavone porta canne, lavaggio ponte ad alta pressione, faro led anteriore, stereo. In pratica mancano solo i pesci, ma quelli sono un optional!
www.marshallsr.it



tenuti) su motori alloggiati in vani completamente apribili, il che ne favorisce anche lo sbarco in caso di manutenzione straordinaria.

Gli entroporto. Qui non c'è molto da dire. Più di un secolo di navigazioni in lungo ed in largo con propulsioni in linea d'asse ci hanno insegnato pregi e difetti di questa motorizzazione classica, spesso ancora oggi scelta obbligata per talune tipologie di imbarcazioni, ivi inclusi i fisherman. L'entroporto ha un appeal particolare sui pescasportivi, in quanto è empiricamente dimostrato che il borbottio sordo degli scarichi dei motori diesel con scarichi emersi avvicina i banchi dei grandi pelagici nella scia della barca. Al di là di questa nota di fascino hemingwayano, si sceglie l'EB in linea d'asse ogni qual volta:

- Si facciano molte centinaia di ore di moto a stagione;
- Si desideri lo specchio di poppa completamente libero;
- Si esigano doti di massima marinità dalla propria barca durante la navigazione con mare mosso.

Quest'ultima è una dote inconfutabile delle imbarcazioni entroporto in linea d'asse, per una serie di ragioni legate all'equilibrio dei pesi a bordo, alla profondità delle eliche ed alle caratteristiche meccaniche e idrodinamiche delle masse d'acqua che, all'aumentare della velocità di avanzamento dello scafo, investono le stesse. I difetti? Una manovrabilità spesso

problematica nelle soluzioni monomotore (la situazione è diametralmente ribaltata su quelle bimotores), costi di gestione importanti, efficienza nei consumi non sempre di riferimento. Occorre ricordare, comunque, che tutt'oggi vi sono dei limiti fisici dimensionali oltre i quali l'EB è una scelta obbligata... a patto di non desiderare una rastrelliera di grossi fuoribordo a poppa!

Impiantistica & Autonomia

Un fisherman non deve precludere il suo utilizzo, seppur occasionale, in altura o comunque per molte ore tra un rifornimento e l'altro. Se la barca è di provenienza americana, poi, non si tratta tanto di impieghi costieri o meno, quanto di una reale necessità: la navigazione in pieno oceano è complicata da correnti e moto ondoso imponenti, fattori che incidono enormemente (anche del trenta per cento e più, rispetto a condimeteo ottimali) sui consumi di carburante in termini di litri/miglio. Se ci aggiungiamo che, spesso, sia in U.S.A. che in molte zone di mare italiane, per incontrare le batimetriche dove transitano i grandi pelagici occorre uscire per cinquanta o più miglia dalla costa, è intuibile che le riserve di carburante di una barca da pesca spor-

tiva devono essere surdimensionate rispetto ad una qualsiasi barca da diporto costiero di pari cabotaggio.

Esempio: i fisherman di ventuno piedi (per la pesca in mare) sul mercato, prevedono serbatoi di carburante della capacità media di circa 350-400 litri, la stessa capienza riscontrabile su day cruiser di cinque o sei piedi più lunghi, magari per giunta bimotores.

D'altronde sarebbe inutile appesantire di carburante in eccesso una barca costruita per spostamenti giornalieri costieri, che dunque sarà soggetta ad "incontrare" distributori di carburante molto più spesso di un piccolo, temerario fisherman utilizzato per solcare il mare aperto e rientrare in banchina al tramonto. Quindi serbatoi di carburante capienti, anche a costo di limitare, per questioni di pesi e spazi, le riserve di acqua dolce (dotazione auspicabile ma non essenziale, soprattutto su piccoli fisherman). Per quanto concerne l'impiantistica, la solidità delle connessioni elettriche ed il loro perfetto isolamento dall'umidità e dagli elementi sono, a bordo di una barca da pesca sportiva, valori quasi sacri, che conferiscono alla stessa affidabilità e durata... oltreché, se possibile, risparmiare qualche rognia aggiuntiva al suo armatore! ■

Joker

Anche la Joker, uno dei protagonisti della moderna gommonautica, ha ceduto al fascino del fisherman, e con la consulenza di un esperto pescatore come Gabriele Giannella, ha realizzato una versione fisherman di uno dei suoi battelli di maggior successo. Aggressivamente denominato "Barracuda 650" e motorizzato preferibilmente Yamaha, in questa versione appositamente studiata per la traina con il vivo il gommone si presenta innanzi tutto con una dimensione ideale per la tecnica specifica, quindi veloce e maneggevole (oltre che essere facilmente carrellabile). L'allestimento interno prevede un pozzetto ampio con un valido abbinamento fra i tubolari e le alte murate poppiere in vetroresina con appoggio imbottito per le ginocchia, ce consentono anche l'installazione di quattro poertacanna. Non mancano vasche del vivo e del pescato, cassettera per la minutaglia, lavello e manichetta ad alta pressione, mentre nella parte prodiera può essere allestito un ampio prendisole per gli ospiti non pescatori. Il gommone viene venduto in package con un motore Yamaha F200G che assicura tutta la potenza necessaria per toccare e superare i 40 nodi pur mantenendo contenuti i consumi (29 l/h a 2600 g/m e 26 nodi), mentre un sofisticato Axiom Raymarine touchscreen da 12", interfacciato con il motore, completa la dotazione del package.

