



La carena

Un fisherman deve rispettare la sua natura soprattutto sott'acqua. Chiunque scelga una imbarcazione così fortemente caratterizzata e specialistica, lo fa per le sue linee di scafo che, nell'immaginario collettivo, garantiscono performance velocistiche di tutto rispetto, anche con condizioni meteomarine non necessariamente tranquille. Non a caso, coloro i quali optino per un fisherman, non è detto che siano pescasportivi incalliti. Al contrario, negli ultimi anni, che hanno progressivamente visto arrivare sul mercato fisherman con allestimenti di coperta e sottocoperta estremamente flessibili, è sempre più frequente trovare diportisti e crocieristi al comando di barche nate per la pesca. Lo stesso fenomeno del dual console è la prova di questa metamorfosi dell'utente "tipo" dei moderni fisherman, da un lato, e del deside-

Nella scelta di una barca da pesca è uno dei parametri di maggior importanza, ma viene spesso sottovalutato, o comunque mal valutato, perché pochi ne considerano l'attinenza alla nostra tecnica di pesca preferenziale

Benedetto Rutigliano

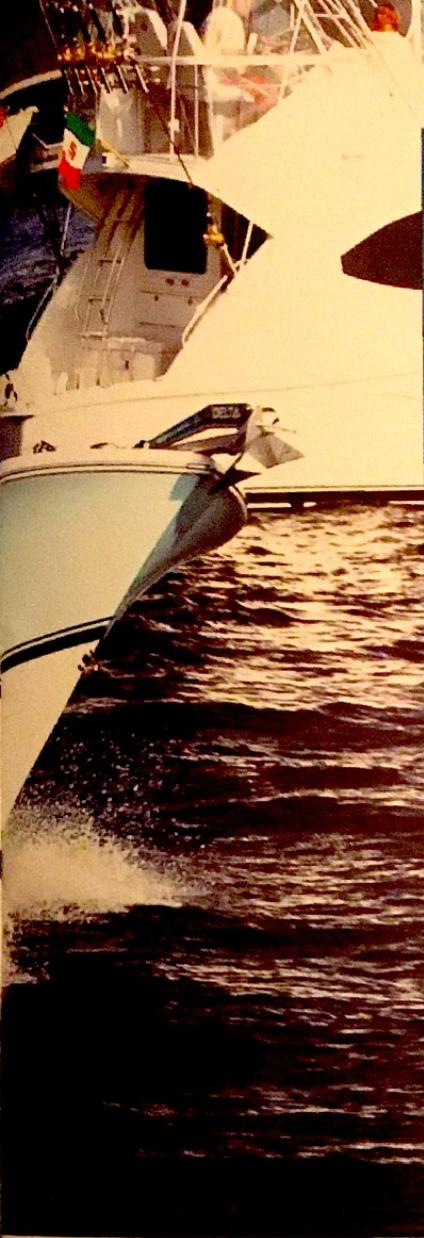
rio dei cantieri di andare incontro alle esigenze di una platea di diportisti molto più ampia, dall'altro. Il dual console, infatti, è a mio parere il compromesso pesca/diporto per eccellenza: grande pozzetto attrezzato per la pesca ma anche per il convivio; una zona guida multifunzionale, che spesso ospita una ben studiata cucina esterna con grill e frigo; una prua che sembra nata per pranzi e cene en plein air; cabine sempre più ospitali a parità di dimensioni di scafo.

Anzi, in molti casi c'è da chiedersi quale diavoleria progettuale gli ingegneri abbiano escogitato per ottenere tutto quello spazio sottocoperta pur avendo una prua non pontata!

Il mix perfetto?

Tornando a ciò che plana sotto i nostri piedi, è indubbio che le finalità che qualsiasi progettista di fisherman si prefigga di ottenere quando disegna una carena siano sempre le stesse, più o meno: tenuta di mare, rollio e beccheggio controllati nelle varie condizioni di moto ondosso, prestazioni velocistiche notevoli in rapporto alla potenza applicata, una buona attitudine alla navigazione in dislocamento, autonomia.

Il mix perfetto, come al solito, non esiste, perché la perfezione è un fatto quasi totalmente soggettivo. Le esigenze individuali rispetto all'uso della propria imbarcazione possono avere un ordine di



► *La carena di un fisherman deve rispondere ad esigenze ben specifiche: tenuta di mare e stabilità di forma devono consentire di navigare con sicurezza anche in caso di mare formato, così come di restare ancorati o in deriva senza ballare la samba.*

"simili". In questo senso, l'attitudine di una barca a subire modifiche migliorative e piccole customizzazioni è un elemento che personalmente valuto sempre durante le mie consulenze, proprio perché sarà pressoché impossibile trovare il modello di fisherman che ci veda addosso come un capo sartoriale.

E come per layout ed allestimenti, anche la carena, per quanto blasonata, pluripremiata ed acclamata possa essere, sarà sempre un compromesso, meglio se di molti pregi irrinunciabili e pochi o po-

chissimi difetti soppressibili. La carena del fisherman per autonomia è a V profonda, questo è un punto fermo ed immutabile nel tempo, a meno che non si addivenga a soluzioni acqua/aria in stile hovercraft... ma questo è un film la cui data di uscita nelle sale è ancora indefinita, e non causa Covid-19!

Tanto per fissare un paletto dal quale iniziare a sbrogliare la matassa, il riferimento di tutti noi quando parliamo di carena a V non può che essere quel gran genio di Richard Bertram con il suo 31

priorità differente da armatore ad armatore: ciò che il cantiere, dal canto suo, può fare per venire incontro alle esigenze di noi -talvolta ipercritici- pescasportivi nautici, è di creare prodotti che rispettino la media delle richieste dei nostri





Moppie: ventiquattro gradi da estrema poppa ad estrema prua, tre pattini di sostentamento per lato nervati come binari, due ginocchi pronunciatissimi, linea di falchetta che progressivamente sale senza cavallino pronunciato: questo è l'elenco degli ingredienti che ha fatto vincere gare su gare di endurance oceanica al buon Dick, e fa solcare i mari di tutto il mondo a pescatori assidui come a quelli della domenica. I pregi li conosciamo un po' tutti: tenuta di mare al mascone ed al giardinetto ai vertici della

categoria, capacità di fendere le onde come lama calda nel burro, baricentro molto basso, grande inclinazione per le andature di dislocamento veloce, caratteristica ideale per la traina d'altura a grossi pelagici, dove si richiedono velocità nell'ordine dei sette-dieci nodi costanti. I difetti sono quelli dettati dall'avanzata imperterrita dei prezzi dei carburanti: una carena siffatta è esigente dal punto di vista dei consumi di carburante. Non a caso dopo circa due decenni dal lancio della carena a V profon-

da sono venuti alla luce i primi tentativi di modificare quelle linee d'acqua, per poter ottenere prestazioni simili con un minor impiego di potenza: in poche parole per rendere il V profondo più efficiente.

Una carena addomesticata

L'evoluzione si chiama V variabile, ed è pian piano diventata la soluzione ancora oggi adottata da un buon novanta per cento dei cantieri costruttori di fisherman: un angolo di ingresso prodiero accentuato progressivamente si attenua man mano che si procede verso poppa, dove troviamo un angolo di uscita, o deadrise poppiera, nell'ordine dei 18-20 gradi, con alcune eccezioni in base alla filosofia di design del cantiere, che talvolta include l'adozione di "accessori" come i redan o steps.

Questi ultimi elementi hanno la funzione di creare un cuscino d'aria la cui compressione contro i piani di carena poppieri aumenta proporzionalmente con l'incremento della velocità: l'effetto voluto è una consistente riduzione degli attriti (di fatto meno acqua bagna la carena stessa) e, di riflesso, un ulteriore effetto sulla portanza. Il risultato è una più elevata efficienza in termini velocistici e di percorrenza. Detto fra noi, sono dav-



vero pochi i cantieri che adottano queste varianti progettuali, essendo per la maggior parte per lo più "devoti" alla V variabile, diretta discendente della V profonda di cui sopra.

Altro elemento che influisce sulle prestazioni della carena, ma anche e soprattutto sulla efficienza propulsiva, è il bracket: distanziare i motori dal filo di poppa consente di investire con maggior efficacia le eliche dei fuoribordo con l'acqua compressa, in velocità, dai piani di carena, portando a casa due grossi vantaggi:

- un pozzetto completamente sgombro, munito di una murata poppiera integra ed ininterrotta, e dunque una maggior attitudine ad accogliere l'angler in combattimento con grosse prede rispetto agli scafi con specchio di poppa aperto o di tipo "eurotransom".

- una spiccata predisposizione alla navigazione nel mosso, soprattutto in presenza di motorizzazioni multiple.

Quali gli svantaggi di questa "appendice" peculiare? Sicuramente uno riguarda i requisiti di robustezza della costruzione, laddove il bracket necessita di flange di accoppiamento e una nutrita serie di bulloni passanti lo specchio di poppa. Ciò che di primo acchito potrebbe apparire una semplificazione, è a mio parere una considerevole complicazione per i cantieri che hanno maggior-

mente a cuore il destino delle loro "creature", anche a distanza di anni dalla scadenza della garanzia contrattuale. In altri termini, con i materiali di costruzione nautica che il mercato ci mette a disposizione, è senz'altro più semplice ottenere la monoliticità su uno scafo con specchio di poppa integrato, piuttosto che su una barca con bracket. Ma quest'opinione è del tutto personale personale. Ritornando all'esterno dello scafo, ciò che caratterizza determinati modelli e li fa riconoscere al primo colpo d'occhio sono:

- I masconi;
- Le falchette in pozzetto
- Il cavallino

I masconi di scuola americana sono nella stragrande maggioranza dei casi svasati e potenti. Il cosiddetto bow flare è un marchio di fabbrica di diversi cantieri statunitensi ed ha una sua utilità. Lo scopo del flare, o caliciatura, è quello di deflettere l'acqua sollevata dallo scafo durante il delfinamento o quando un maroso s'impatta accidentalmente contro il mascone.

In mancanza della svasatura o concavità dei masconi, l'acqua avrebbe strada facile per inondare la coperta dell'imbarcazione seguendone la superficie. In un fisherman, di fatto lavora l'intero scafo e non solo l'opera viva, o meglio, in molti fisherman americani è limitativo ferma-



► *Fra il mitico Betram 31 della pagina accanto, un pezzo di storia della pesca dalla barca, e le moderne e sofisticate carene affilate a volte come rasoi, o dotate di step per migliorare ulteriormente le prestazioni, passano diverse decine d'anni. Ma una barca costruita con qualità ed intelligenza resta sempre valida. Sotto una tipologia di fisherman poco diffusa in Italia ma assolutamente valida: il catamarano*

re l'opera viva alla linea di galleggiamento. Per avere contezza di ciò è sufficiente farsi un giro sul web e vedere alcune foto di questi scafi impegnati in navigazioni oceaniche. Proprio perché il mascone calciato lavora parecchio. ■





Il motore

Una volta comprese le geometrie di carena ideali per le proprie esigenze, quando si sono capiti pregi e difetti di linee d'acqua più o meno profonde, arriva il momento di scegliere come spingere la propria barca e farla navigare al meglio. Le motorizzazioni individuabili a bordo dei fisherman di ieri e di oggi sono più o meno rimaste uguali a se stesse dal punto di vista della loro architettura:

- Entrobordo in linea d'asse
- Fuoribordo
- IPS / pods
- (Entrofuoribordo)

La quarta opzione è volutamente tra parentesi poiché, di fatto, il mercato del nuovo non offre più fisherman puri con tale tipologia di propulsione. Il mercato segue le mode, talvolta le crea esso stesso, ma legge le esigenze (ed i capric-

La stretta interdipendenza fra carena e motore impone una scelta precisa e ben meditata, finalizzata alle proprie reali esigenze, ma anche priva di antichi quanto errati pregiudizi.

Benedetto Rutigliano

ci) dei consumatori, e l'entrofuoribordo pare non esser ricompreso tra queste. Ne parlerò, comunque, a beneficio di coloro che si apprestano ad acquistare una barca da pesca usata dotata, appunto, di piedi poppieri.

La scelta, pertanto, si riduce all'alternativa tra le prime due, con alcuni "fuori menù" a base di pod drives, perché di fatto al momento in cui scrivo tale opzione è riservata esclusivamente a pochi fisherman custom o semicustom che molto difficilmente vedremo nei porti italiani, in primis per il tasso di cambio valutario attualmente sfavorevole, in secondo luogo per le politiche fiscali

dell'attuale dirigenza governativa statunitense, che penalizzano enormemente l'importazione dagli U.S.A rendendo proibitivo e poco sensato acquistare una barca negli States per portarla nel nostro Paese.

EB diesel: quando e perché

Chiusa la parentesi finanziario-doganale, e tornando alle motorizzazioni, perché scegliere una propulsione piuttosto che un'altra? Le ragioni andranno ricercate, com'è ovvio che sia, nell'attitudine di ciascun tipo di propulsione/trasmmissione a determinate discipline alieutiche.



il quale è opportuno orientarsi sulla linea d'asse diesel, che fissiamo empiricamente attorno ad un minimo di trecento ore annue. Al di sotto di tale soglia è generalmente sconsigliabile orientarsi sull'entrobordo per via della maggior propensione delle motorizzazioni a gasolio (si da per scontato che noi italiani scegliamo quasi esclusivamente motori a gasolio quando accoppiati alla linea d'asse, anche se a torto in alcuni casi) a "macinare" miglia ed ore di moto più costantemente rispetto al propulsore alimentato a benzina, che tollera meglio periodi di inattività più o meno lunghi.

Di fatto, le esigenze del diportista medio, avvezzo ad un uso promiscuo della propria imbarcazione, difficilmente superano tale numero di ore annue, in primis perché molti di noi (mi ci metto anch'io) ormeggiano la propria barca al pontile per sei mesi annui, o poco meno, per via di problematiche di gestione dei circoli nautici o, talvolta, della poca protezione che i porti offrono durante le forti mareggiate invernali. In secondo luogo perché molti armatori sono diportisti prettamente stagionali.

I dati che empiricamente l'esperienza

rispetto al primo. Il risparmio di carburante può restare meramente un'idea qualora si rendano necessari una serie di interventi "extra" dovuti al non uso di un motore a gasolio. È facilissimo, in tal caso, rimangiarsi tutto il risparmio alla pompa, e rimetterci molti denari non computati nel budget di gestione annua della propria barca.

Per quanto la tecnologia dei nostri giorni abbia affinato il motore diesel per ragioni di maggior efficienza ed ecocompatibilità, questo resta pur sempre un gruppo termico nato per utilizzi gravosi, quindi l'impiego a scopo ricreativo ed occasionale del motore diesel ricadrebbe, in linea teorica, nell'uso improprio. E parallelismi con il settore automotive se ne potrebbero fare di diritto, visto che buona parte dei propulsori a gasolio destinati ad imbarcazioni di piccolo e medio cabotaggio, oggi derivano direttamente da questo. Del resto, le conseguenze di un uso cd "improprio" (leggasi occasionale) del motore diesel sono assimilabili tra nautica ed auto. Le problematiche riconducibili ad un uso non costante del motore diesel a bordo di una imbarcazione possono essere:

- Iniettori con tendenza a sporcarsi con frequenza maggiore rispetto al previsto
- Comparsa di depositi carboniosi su valvole e loro sedi per via del non perfetto raggiungimento della temperatura di esercizio
- Intasamento/incrostazione delle turbine
- Concrezioni all'interno degli scambiatori di calore

Questi gli "acciacchi" più comuni ai motori che non prevedono un uso costante (almeno due volte a settimana) e non intermittente (es.: uscita dal porto, navigazione per un miglio o poco più ed arresto del motore). C'è però da spezzare più d'una lancia a favore del motore a gasolio. In primo luogo, come già elencato poc'anzi, per la sua predisposizione alla traina, sia lenta (qualora gli invertitori siano dotati o dotabili di "trolling valve") sia veloce, per via della facilità di mantenere velocità nell'ordine dei sette-dieci nodi ad un regime sostenibile per ore, utilizzando tra l'altro eliche dal passo più lungo rispetto a quelle montate sui "benzina" di pari



Riducendo il discorso "all'osso", si sceglie l'entrobordo quando:

- Si intendono fare molte ore di moto annue
- Si preferisce l'alimentazione a gasolio
- Si fa molta traina.

Se "molte ore" può apparire troppo generico e vago, poniamo un paletto oltre

diretta racconta, presentano un quadro piuttosto sfavorevole per il motore turbodiesel relativamente ad un uso intermittente, tipico del diporto giornaliero promiscuo, ragion per cui il propulsore a benzina, nella realtà dei fatti, meriterebbe di essere scelto molto più spesso

potenza. Questo facilita non poco l'ottenimento di una scia pulita, in cui filare esche di superficie che, appunto, rendono al meglio quando ben visibili dal basso. È dimostrato che una scia turbolenta e troppo schiumosa, infatti, renda in alcuni casi addirittura inutile l'utilizzo di bubble jet, teste piumate e kona, poiché quasi del tutto invisibili, dunque inefficaci.

Per tutto il resto...c'è, il benzina

Inteso come fuoribordo (o entrofuoribordo in caso di fisherman di una certa età)...perché scegliere un motore a benzina? Le motivazioni "originarie" che hanno sempre condotto i diportisti

tecnologia ha pervaso anche i propulsori a ciclo otto. Anzi, ove negli ultimi anni eravamo ormai abituati a trovare compressori volumetrici su un fuoribordo (vedasi, ad esempio, la serie precedente Verado di Mercury che su 2600cc di cilindrata riusciva ad offrire fino a 400hp) evidentemente i costruttori hanno percepito che le esigenze del mercato del motore a benzina di un tempo sono rimaste le medesime: prova ne è il fatto che si sia ritornati in massa all'alimentazione naturale, o aspirata, unita a monoblocchi di cilindrata generosa, così da ridurre il rapporto cv/L responsabile della complessità costruttiva e, conseguentemente, di quella di

gestione e manutenzione.

Tanto per mostrare gli effetti dell'abbandono della forsennata rincorsa al rapporto cv/L, ecco alcuni numeri dei modelli di punta dei principali costruttori di motori fuoribordo odierni: (vedi tabella).

Ognuno di questi propulsori adotta accorgimenti che ne rendono l'utilizzo fluido ed immediato, oltre che estremamente confortevole. Ecco, il comfort, altro punto a favore del benzina: oltre alla naturale maggior silenziosità del motore a benzina rispetto al diesel, laddove quest'ultimo (obbligatoriamente entro-bordo, quindi) necessita di insonorizzazioni importanti non

solo attorno ai gruppi termici, ma anche su paratie, murate a contatto con la sala macchine e su tambucci di apertura, il contenimento dell'intero gruppo propulsore all'interno di una calandra compatta (fuoribordo) e, soprattutto, esterna allo scafo, contribuisce alla ri-

duzione delle frequenze sonore più fastidiose.

Non volendo escludere dalla disamina le eccezioni, giova citare l'avvento (timido e prudente nel tempo e nel mercato) del motore diesel fuoribordo, peraltro argomento già affrontato con articoli ad hoc nei numeri precedenti di Pesca in Mare. La maggior rappresentante di questa nicchia è certamente Cox Marine, che con il suo CXO 300 promette un abbattimento dei consumi medi del venticinque per cento rispetto ai corrispettivi quattro tempi benzina, una vita utile di esercizio tre volte superiore e valori di coppia molto importanti, tipici, questi ultimi, proprio del propulsore turbodiesel. Il contraltare di tutto ciò è un peso... da diesel: parliamo di circa 400 kg per propulsore, che in coppia fanno una tonnellata scarsa da appendere allo specchio di poppa. Ai posteri l'ardua sentenza, sia in materia di durata che di costi di gestione. Altri competitor sono alla finestra per cercare di capire la reale recettività del "nocciolo duro" del mercato di questa trovata, che al momento promette mari e monti ma non riesce a dimostrarlo, complici anche costi di acquisto, circa doppi rispetto ad un propulsore a benzina di pari potenza.

Il parere dell'esperto

Al netto dei gusti personali, di simpatie o aversioni verso una tipologia di trasmissione o di alimentazione piuttosto che un'altra, occorre fissare punti fermi per valutazioni quanto più oggettive nel momento in cui si decide di acquistare una barca da pesca (di questo parliamo, altrimenti staremmo sfogliando una rivista di giardinaggio o di gossip!).

Il primo punto attiene le modalità di utilizzo e le condizioni di gestione della propria barca, il che consente di individuare il tipo di propulsione più idonea. Utilizzerete la barca costantemente, ac-



a scegliere un motore a benzina sono:

- Una minor complessità costruttiva, che si riflette in una manutenzione relativamente più semplice rispetto al motore a gasolio
- Semplicità e relativa economicità di rimotorizzazione
- Attitudine ad un utilizzo saltuario o comunque non costante, che si sposa meglio con l'utilizzo ricreativo della barca
- Comfort di bordo (inteso come silenziosità di funzionamento)

I primi due punti, da sempre capisaldi della scelta tra benzina e gasolio, oggi vengono in parte meno in quanto la

I fuoribordo più diffusi

MARCA	MODELLO	CILINDRATA (L)	POTENZA (CV)
Suzuki	DF 225 - 350	3.6 - 4.4 V6	225 - 350
Mercury	SEA-PRO	4.6 V8	200 - 300
Yamaha	F 225 - F 300	4.2 V6	225 - 300
Honda	BF 175 - BF 250	3.6 V6	175 - 250



► In una barca da pesca la libertà di movimento in pozzetto è fondamentale: nelle motorizzazioni fuoribordo si ricorre spesso al bracket (pagina accanto), mentre gli entro-bordo "scompaiono" sotto il pagliolo. Nelle foto sotto il piede a doppia elica dei fuoribordo Suzuki, e a destra una sala macchine con due entro-bordo affiancati.

cumulando un minimo di ore che rendano incisiva la differenza di costo tra benzina e gasolio? Pescate prevalentemente a traina o utilizzate spesso la barca per lunghi trasferimenti? Non avete la necessità di carrellare frequentemente la vostra imbarcazione se non per i lavori di preparazione stagionale e manutenzione? Vada per l'entro-bordo diesel. Utilizzerete la barca in modo promiscuo, sia per diporto ricreativo che per pesca sportiva, prevalentemente piccola traina costiera e bolentino leggero? Prevedete un uso intermittente del propulsore (il go-and-stop tipico del bolentino o del bagnetto con famiglia o amici

al seguito: metto in moto, esco dal porto, percorro poche miglia o addirittura poche centinaia di metri e spengo per ancorarmi)? Motore a benzina, senza se e senza ma... e senza nemmeno dar credito alle opinioni da circolo nautico che, statene certi, remeranno per lo più a favore del diesel per via della suggestione del risparmio alla pompa, che troppo spesso inganna i diportisti nella scelta della propulsione.

Vi sono, poi, problematiche legate al territorio. Ad esempio, i bassi fondali nel porto di stanza della propria imbarcazione, la frequenza dei furti dei motori fuoribordo, e via dicendo.

Parentesi sugli entrofuoribordo: bandite le criminalizzazioni ed i luoghi comuni del caso, il piede poppiero ha sempre avuto la sua naturale ragion d'essere per tutti coloro i quali utilizzavano la propria barca sia per pesca che per diporto ricreativo, volevano un mezzo con spiccate doti di direzionalità ed efficienza in termini di consumi e velocità. Insomma, tutte prerogative del diportista attuale, ragion per cui non mi sentirei affatto di bandire l'EFB perché l'opinione diffusa gli è ostile. Anzi, personalmente ho sempre navigato con barche spinte con tutti i tipi di propulsione e trasmissione qui citati e, sarà la mia fortunata esperienza, ma le barche che si sono dimostrate meno "rognose" dal punto di vista della gestione, sono state proprio quelle dotate del tanto tacciato piede poppiero. Ben venga, quindi, chi in alternativa al fuoribordo benzina, consideri tra le opzioni di scelta della propria nuova barca un mezzo entrofuoribordo, che abbia a supporto uno storico di manutenzione programmata rispettoso dei dettami del costruttore. A tali condizioni, l'entrofuoribordo compete ad armi pari sia con entro-bordo che con fuoribordo.

La mia chiusura sarà incoerente con quanto scritto finora, perché in fondo le scelte nautiche personali come quelle di molti pescasportivi e diportisti come noi lo sono state, almeno una volta nella vita: acquistate il vostro fisherman con il cervello, ma sceglietela con il cuore. Sarà l'ingrediente che vi aiuterà a sopportare spese di manutenzione, patemi, cappotti e lunghi periodi in cui il meteo non vi consentiranno di utilizzare la vostra agognata barca da pesca!

