




L'arte di andar

Chi pratica la traina con l'esca viva sa quanto importante sia poter procedere a lento moto. L'esigenza di navigare a velocità prossime allo zero si fa sempre più stringente quanto più si abbia l'abitudine di pescare con cefalopodi vivi, che richiedono andature che, in tutta franchezza, poche barche anche se nate per la pesca possono permettersi così come uscite dal cantiere. La pratica nautica e la tecnologia in questo campo si fondono e cooperano per offrirci diverse possibilità, tutte richiedenti un adattamento più o meno incisivo sullo scafo sui quali tali accessori o dispositivi vengono installati. Ma il problema non finisce una volta che si appura di poter "reggere" la velocità di traina voluta (di solito variante dagli 0,5 ai 2 nodi). Il grosso ostacolo è poter direzionare la barca, pur procedendo ad andature così prossime allo scarroccio. Talvolta, infatti, l'ostacolo maggiore è proprio trovare un compromesso tra l'effetto vela dell'opera morta e le correnti di superficie: quando, cioè, vento e corrente complicano la faccenda.

Quali metodi abbiamo per rallentare il moto della nostra imbarcazione ed agevolare il posizionamento e discipline di pesca sportiva che lo richiedono? Ve ne sono diversi, e ciascuno ha pregi e controindicazioni da esaminare e valutare con attenzione.

 Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

Qui si ritorna prepotentemente al concetto di nautica come scienza inesatta e, pertanto, dovremo esser pronti ad un compromesso, che sarà più o meno sacrificante in base alla soluzione adottata. Vediamo assieme quali soluzioni lo stato dell'arte offre per poter trainare a lento moto con la nostra imbarcazione.

Il motore ausiliario

La soluzione più ovvia per una barca da pesca di dimensioni contenute entro i ventotto piedi (un paletto spannometrico serve per definire un limite dimensionale oltre il quale subentrano altre soluzioni) è l'applicazione di un motore fuoribordo ausiliario a quello principale. Le

problematiche da affrontare in questo caso sono:

- Dimensionamento
- Peso
- Posizione e manovrabilità

Il dimensionamento dell'unità ausiliaria dipende da molteplici fattori, a sua volta: dal dislocamento della barca, dalla ripartizione dei pesi a bordo per prevenire ricorrenti sbandamenti a barca ferma, dal metodo di fissaggio allo specchio di poppa. Una barca con deadrise poppiero accentuato necessiterà di un gambo XL o XXL per consentire all'elica di pescare bene anche in condizioni di moto ondoso problematiche (pensate alla facilità con cui molti motorini ausiliari talvolta perdono acqua per via del ridotto pescaggio del-



piano

l'elica quando lo scafo sia sottoposto a beccheggio evidente con onda corta e ripida). Mi si chiederà "perché preoccuparsi del beccheggio, se a pesca non si va quando il mare è cattivo?". La risposta è che, una volta installato il motore ausiliario, pretenderete di poterlo utilizzare anche come motore di emergenza in caso di avaria di quello principale, e non penso sia chiedere troppo ad un accessorio talvolta abbastanza pesante, destinato a gravare perennemente sulla poppa della nostra imbarcazione.

Dunque, il dimensionamento terrà conto anche della duplice funzione di tale unità propulsiva e, pertanto, dovrà essere di potenza sufficiente a far raggiungere alla nostra imbarcazione la velocità di almeno quattro nodi con qualsiasi condizione di mare, in modo tale da potervi riportare in porto in sicurezza.

Il peso è un problema ricorrente oggigiorno, dato che sul mercato il novanta per cento dei motori di bassa potenza sono anch'essi ormai quattro tempi e, pertanto, generalmente pesanti. Su una barca leggera apporre un peso di trentacinque, quaranta kg ad una estremità dello specchio di poppa creerà con molta probabili-

tà sbandamenti che richiederanno una nuova ripartizione dei pesi a bordo, cosa peraltro spesso risolvibile spostando batterie o stivaggi nei gavoni.

La manovrabilità è solitamente affidata ad una timoneria a barra asportabile, in modo da poter condurre facilmente l'imbarcazione da poppa osservando i marker sul cartografico in plancia. Talvolta, quando l'allineamento tra unità principale ed ausiliaria lo consente, si installerà una barra di accoppiamento asportabile, che consentirà di usare la timoneria principale per muovere il motore ausiliario, potendo così governare direttamente dalla plancia. La presenza di un power trim agevolerà il sollevamento dell'ausiliario quando si sarà terminata la battuta di traina, così come un comando a chiesuola, generalmente posizionato in plancia accanto a quello del motore principale, consentirà di regolare precisamente l'andatura con strumentazione elettronica sott'occhio.

Gli handicap della soluzione ausiliaria, specialmente con guida a barra, sono per lo più il disassamento dell'asse di spinta, fatto comunque oviabile nella maggior parte dei casi compensando la rotazione della timoneria del motore principale. Da tenere in conto anche la manutenzione aggiuntiva che giocoforza necessiterà un motore in più, sebbene si parli di interven-

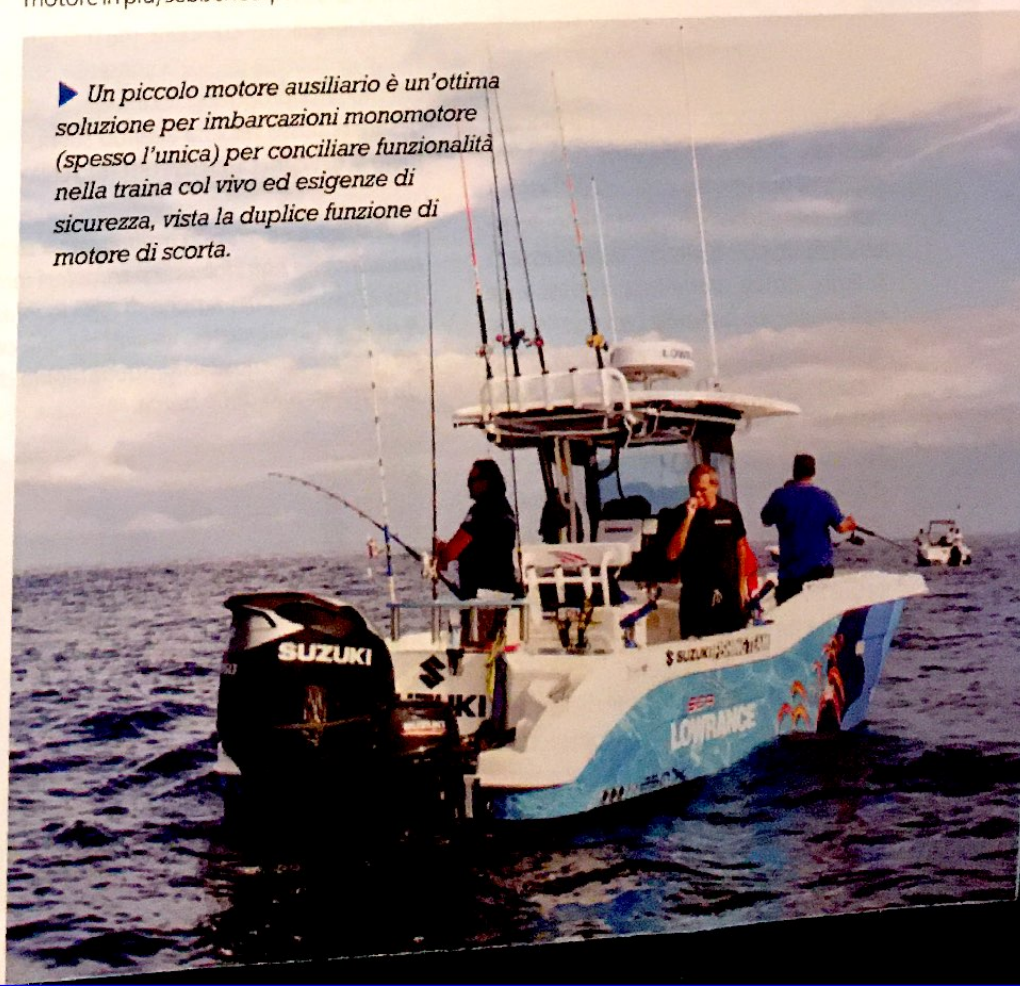
ti dal costo limitato. Aggiungiamo la minor "pulizia" dello specchio di poppa, dovendovi applicare un supporto che richiederà l'applicazione di staffe con fori passanti. Tutti fastidi sopportabili, in fin dei conti, al cospetto della maggior sicurezza che conferisce l'esser dotati di un motore di rispetto che ci porterà a casa in caso di panne del motore principale.

La trolling valve

È un dispositivo riservato alle imbarcazioni con trasmissione entro bordo, ed è la scelta agognata dalla maggior parte dei pescasportivi dalla barca per via della precisione e dell'equilibrio dinamico che tale soluzione offre.

La trolling valve (tradotta letteralmente come valvola da traina) è un'elettrovalvola che attiva un bypass dell'olio di trasmissione sull'invertitore del motore, un'azione che risulta in un numero di evoluzioni dell'elica molto basso per unità di tempo. Descritto così può sembrare cruento, ma in termini meccanici, l'invertitore lavora più "a secco" di olio rispetto a quando il by-pass in questione non sia chiuso. Effettivamente gli impianti di trolling valve di prima generazione andavano utilizzati con perizia, pena il danneggiamento dei dischi frizione degli invertitori. Per ovviare a ciò, gli impianti attuali, assistiti elettroni-

► *Un piccolo motore ausiliario è un'ottima soluzione per imbarcazioni monomotore (spesso l'unica) per conciliare funzionalità nella traina col vivo ed esigenze di sicurezza, vista la duplice funzione di motore di scorta.*





► Il motore elettrico da traina è una soluzione che sta invadendo i porti d'Italia, per la praticità e l'estrema precisione con cui è possibile manovrare la barca a lento moto. Tra i punti sensibili c'è la riserva di energia, a mezzo di batterie che non sempre trovano giusta collocazione a bordo, soprattutto per barche molto leggere e sensibili ai pesi decentrati o con gavonature già molto congestionate.

camente, limitano il numero di giri del motore con trolling inserita per evitare il surriscaldamento a causa di una accidentale accelerata.

Come dicevamo, la trolling valve costituisce la soluzione definitiva per il trainista incallito, perché consente di governare perfettamente la barca utilizzando l'asse di spinta delle propulsioni principali. Pregi di peso, quindi, e qualche inconveniente: in primis, non tutti gli invertitori possono essere equipaggiati con trolling valve, ma solo quelli idraulici.

In secondo luogo, l'effettiva funzionalità di tale dispositivo dipende dalla temperatura di esercizio dell'olio di trasmissione, per cui bisogna generalmente attendere un po' di tempo, dalla messa in marcia, prima di mettersi in pesca. Se nella maggior parte dei casi questo non è un inconveniente per chi abbia la fortuna di avere gli hot spot appena fuori dal porto, sarà necessario un lasso di tempo di "preparazione" affinché, appunto, l'olio raggiunga la viscosità giusta perché il bypass della trolling valve eserciti la sua funzione in maniera corretta. Solo così si potrà settare l'andatura della barca a velocità davvero... da trolling valve!

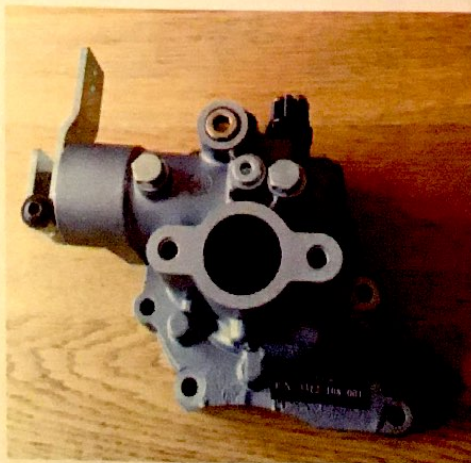
Insomma, un accessorio che risolve definitivamente e con il minor compromesso possibile la problematica delle basse e bassissime velocità, che però richiede

una certa pratica ed un minimo di addestramento al corretto utilizzo, al fine di non arrecare danni alla trasmissione.

Fuoribordo da traina

Laddove la meccanica (trolling valve) non sia applicabile, supplisce l'elettronica. I motori fuoribordo, essendo privi di invertitore, così come gli entrofuoribordo, non hanno la possibilità di veder applicato il bypass idraulico di cui sopra, ma una gestione elettronica dedicata consente, sui più moderni propulsori ad iniezione, di gestire le basse velocità agendo sul numero di giri/min. Ogni costruttore lo chia-

► A sinistra un gruppo trolling valve destinato ad un invertitore idraulico. La sua installazione non richiede particolari interventi, ma è essenziale mantenere pulito l'olio trasmissione, a pena di rapido intasamento degli orifizi del bypass idraulico. A destra il Trollmaster, un sistema che consente di timonare e regolare il numero di giri del motore ausiliario direttamente dalla plancia, oppure con comando wireless da ogni angolo della barca.



ma a suo modo, ma la sostanza si traduce in una riduzione controllata del regime di rotazione, in media abbattuto del quindici per cento rispetto al regime di minimo. I sistemi Variable Trolling RPM control (Yamaha), Troll Control (Mercury), Troll Mode System (Suzuki), ed altri hanno in comune la caratteristica di offrire l'incremento di regime di rotazione a scaglioni di dieci-cinquanta giri al minuto, un frazionamento sicuramente comodo per il pescasportivo.

Tuttavia, tali sistemi non sempre garantiscono al pescatore che pratica la traina con i cefalopodi vivi di raggiungere le velocità ideali, infatti talvolta il faticoso "mezzo nodo" non è raggiungibile a meno di non aggiungervi una o due ancora francesi, delle quali parlo immediatamente dopo.

Inoltre, meccanicamente parlando, far lavorare un motore endotermico per lunghi periodi ad un regime molto basso può creare depositi carboniosi non salubri per il propulsore stesso. Per tal motivo è sempre consigliato interrompere la pesca a traina almeno una volta ogni ora per "stendere" il motore per cinque o dieci minuti a regime di rotazione di crociera veloce, al fine di incrementare la temperatura della camera di combustione e dei condotti di scarico e consentire l'eliminazione di eventuali particelle incombuste accumulate durante il lento moto. Comunque sia, è innegabile che i software di gestione del regime del motore hanno consentito a molti pescatori di poter praticare pressoché

ogni disciplina di pesca sportiva, ivi inclusa la traina col vivo, un tempo appannaggio delle sole barche entrobor- do dotate di trolling valve.

Ancore a paracadute

Note anche come ancore galleggianti, si prestano sia al controllo dello scarroccio, per la pesca in deriva in condizioni particolari di corrente, sia alla traina a lento moto. Strumenti indispensabili da stivare a bordo di barche che hanno una velocità minima troppo alta, restano tuttavia accessori che richiedono una certa pratica per l'utilizzo, al fine di non creare bagarre con lenze ed eliche.

Un'ancora a paracadute è una sacca tronco-conica in tessuto resistente (generalmente cordura o nylon), con l'estremità aperta per consentire il deflusso dell'acqua che, attraversandola, la gonfia. Il potere frenante di un'ancora a paracadute è proporzionale alla superficie di tessuto sviluppata, ragion per cui ne esistono di diverse taglie, idonee ciascuna per barche di determinati range di lunghezza e dislocamento.

Usate singolarmente o, più spesso, in coppia, riescono nella grande maggioranza dei casi a far governare la barca in maniera adeguata pur riducendone efficacemente la velocità. L'utilizzo in coppia (una per lato) ha il vantaggio di non creare asimmetrie nella manovra e nell'incedere a lento moto, dal momento che il potere frenante risulterà identico sia da un lato che dall'altro dello scafo. Gestire con ancore a paracadute barche più pesanti di cinque tonnellate diventa però impegnativo, oltretutto non sempre efficace soprattutto nel caso di barche dotate di eliche molto "lunghe" e con un rapporto all'elica elevato. Ecco il motivo per cui tale soluzione è adottata per lo più su fisherman leggeri e di dimensioni medio-piccole.

L'incubo di ogni pescasportivo alle prese con un'ancora galleggiante è la difficoltà a "gonfiarsi". Spesso le condizioni di vento e corrente non collaborano, e si rende necessario acquisire dimestichezza

con manette del gas e cordino dell'ancora. Il più delle volte si rivela prezioso collegare alla bocca minore (quella da cui l'acqua defluisce una volta immersa l'ancora) un altro cordino, che servirà da un lato a stendere bene il tessuto dell'ancora, e dall'altro ad aiutarsi ad issarla con poca fatica al termine della battuta di pesca. Le ancore galleggianti più grandi, infatti, sono molto capienti ed oppongono normalmente molta resistenza, ahimè, anche al pescatore.

lota e tracce GPS, poi, sarà possibile seguire millimetricamente le batimetriche ed i punti di ferrata preferiti, il tutto restando in pozzetto a presidio delle canne in pesca, oltre a poter controllare ed effettuare, tramite il sopradetto comando senza fili, eventuali "variazioni sul tema". A tali prodigi della tecnologia abbiamo già dedicato vari articoli negli scorsi numeri di Pesca in Mare, per cui per l'approfondimento invitiamo il lettore a consultarli. Attualmente la gam-



L'ultima tendenza

E' la soluzione più chiacchierata del momento, questo è indubbio, ed è anche la scelta dei pescatori più emancipati tecnologicamente, ma anche di chi oltre alla traina con il vivo pratica il bolentino di profondità, ed in genere tecniche di pesca per le quali l'ancoraggio tradizionale risulta proibitivo o comunque scomodo. I moderni trolling motor da prua offrono la possibilità di mantenere la posizione per via satellitare tramite interfacciamento con il GPS cartografico, di effettuare le manovre più disparate con un semplice telecomando wireless, e di gestire le relative funzioni sia dal display dell'elettronica in plancia, sia da smartphone tramite app. Implementando tutto questo "ambaradan" con autopri-

ma offerta dai principali leader del mercato propone modelli con applicazione di prua, di poppa ed "engine-mount" (per installazione su piede) adatti ad imbarcazioni fino a ventiquattro piedi di lunghezza, ma i fattori che incidono sulla resa sono molteplici e non riducibili alla mera misurazione della lunghezza fuoritutto della vostra imbarcazione, per cui sarà comunque altamente consigliato richiedere la consulenza del personale del costruttore prima di effettuare l'acquisto e l'installazione di un trolling motor elettrico.

Qualunque sia la vostra scelta, come possiamo vedere, il "manico" farà in ogni caso la differenza, e si può ben dire che la pesca inizia sin da quando sciogliamo gli ormeggi al pontile, e non da quando caliamo la lenza!