

Cinque domande per



Si sa, la barca è un'evasione dalla routine quotidiana, un secondo, piccolo domicilio mobile nel quale si realizzano attività che nulla hanno a che fare con la mera esecuzione di compiti e mansioni cui la terraferma ci relega, per potercela permettere. Sono attività ludiche e, come ogni attività piacevole, hanno in sé il requisito della libertà, di fare, di pensare, di godere degli elementi e di emozioni che, chi legge e sicuramente chi sta scrivendo, ricerca molto spesso nel canto di un cicalino... Se l'emozione permea il vivere la barca e tutto ciò che attiene il diporto e l'alieutica, non v'è dubbio che la componente emotiva sia molto importante quando questa barca la si sceglie. Tuttavia, se pensiamo di sceglierla ed acquistarla esclusivamente sulla scia dell'entusiasmo, la probabilità di effettuare un acquisto sbagliato è molto alta. Per evitare ciò è bene tenere a mente e sviluppare almeno dieci punti fondamentali, che assieme, fungeran-

L'acquisto di un'imbarcazione per la pesca sportiva presuppone una componente razionale, una irrazionale ed una meramente economica. Dal giusto mix di questi tre ingredienti si otterrà la barca più aderente alle nostre esigenze.

 **Testo e foto di Benedetto Rutigliano**

no da filtro perché restino "superstiti" pochi modelli di barca davvero confacenti alle nostre esigenze, alle nostre aspettative e gusti.

In quali stagioni utilizzo maggiormente la barca?

Questo aspetto è molto importante per individuare il layout di coperta più adatto. Ad esempio, nel corso delle mie consulenze mi capitano spesso diportisti che esordiscono con la richiesta di informazioni su barche center console, ma poi scopro che la utilizzeranno prettamente nelle stagioni fredde. In casi come questi la mia prima obiezione è proprio sul layout. Perché investire somme

spesso cospicue per avere una barca "fredda", se il mercato offre, sia sul nuovo che sull'usato, disposizioni di coperta maggiormente protettive? Un esempio? Walkaround e dual console. Sia l'uno che l'altro layout, offrono protezione reale dagli agenti atmosferici, grazie a parabrezza avvolgenti e tendalini con chiusure perimetrali, quando non hard-top, ampi pozzetti e camminamenti verso prua sicuri e spaziosi. Non ultimo, un ricovero sottocoperta che, anche sugli scafi più piccoli, consente di stivare sottochiave attrezzature che altrimenti saremmo costretti a portare con noi di volta in volta. Viceversa, per chi utilizzerà la barca prevalentemente durante le stagioni più miti (primavera

un fisherman

ed estate), il center console è un'ottima soluzione che prevede ampi spazi a bordo sia per la pesca sia per il diporto ricreativo.

Quali tipologie di motorizzazione?

Questa può essere una domanda con tranello: optare per il fuoribordo piuttosto che per l'entroboro o viceversa, a prescindere dall'utilizzo che della barca si farà, può essere un'arma a doppio taglio, cioè potrebbe porci dinanzi ad un acquisto non sensato. Su questo punto, più che su ogni altro, dovremmo considerare una domanda cruciale come "stella polare" della nostra scelta, cioè: perché sto acquistando una barca?

Se praticheremo prettamente tecniche di pesca a lentissimo moto per centinaia di ore a stagione sarà inutile, quando non dannoso per le proprie tasche, orientarsi sul fuoribordo o sull'entrofuoribordo, poiché la soluzione principe per questo tipo di impiego è e resta l'entroboro in linea d'asse con trolling valve. Se, invece, farò un utilizzo promiscuo pesca statica e diporto, per non più di 150-200 ore annue, sia l'EFB che il FB assolveranno egregiamente al compito. Ritornando alla natura insidiosa della domanda, prima di rispondere sarebbe il caso di chiedersi quale utilizzo farò della barca, soprattutto dal

punto di vista alieutico. La consecutio invertita è qui voluta, per indurre ad una riflessione che il più delle volte viene bypassata a favore di scelte campanilistiche e frutto di chiacchierate da pontile. La realtà è ben altra: la scelta della motorizzazione è forse l'aspetto più ragionato di tutti quelli che comporranno la selezione finale del modello adatto alle nostre esigenze.

Benzina, miscela o gasolio?

L'eterna diatriba tra i fautori del motore diesel ed i sostenitori del motore a ciclo otto è sempre attuale, nonostante la tecnologia abbia cambiato la resa dei gruppi termici in termini di efficienza. Un detto popolare recita "vox populi, vox dei". Trasponendone il senso al fatto che tale competizione tra sostenitori del motore a gasolio ed i fan del "benzina" sia sempre accesa, probabilmente vi sono una o più ragioni che non possono dirimerla definitivamente. Partiamo da un dato di fatto: l'architettura di entrambi i gruppi termici non è cambiata sostanzialmente in oltre cento anni di storia. Ciò che è cambiata è la gestione dell'alimentazione (qui deve includersi anche la sovralimentazione, ormai resa tecnicamente obbligatoria sui diesel a causa dei vincoli sui limiti di emis-

sioni), che li ha resi senz'altro più parchi nei consumi a parità di potenza erogata, avendone ridotto drasticamente le particelle incombuste di miscela aria-carburante. Da questo punto fermo, discende la considerazione dei singoli carburanti: il gasolio è sempre stato e resta tutt'oggi un carburante "sporco", il che comporta problematiche correlate al tipo di utilizzo di un motore diesel ed alla manutenzione di motore ed impianti ad esso collegati. Il motore a benzina, pur avendo un'efficienza energetica inferiore al motore a gasolio (40% contro il 45% di quest'ultimo), gode di una maggior pulizia di combustione, che pone il diportista al riparo da manutenzioni molto onerose, cui invece è soggetto il secondo. La scelta, quindi, si dovrà attuare in base al numero medio di ore stagionali. La discriminante sarà orientativamente lo spartiacque delle 200-250 ore per stagione, entro il quale è altamente consigliato il motore a benzina, e oltre il quale comincia ad essere degno di considerazione (sebbene non sicuramente conveniente) il motore diesel. Infine c'è la "mosca bianca", chiamata

► *Ogni tipologia di barca ha il suo perché, ognuna ha un sua valenza specifica anche se alcune si dimostrano polivalenti e quindi adatte a più tecniche. I center console motorizzati fuoribordo restano al top, mentre i gommoni, debitamente attrezzati, sono sempre più apprezzati dai pescatori per le loro qualità nautiche, la carrellabilità, e l'efficienza anche con potenze modeste. L'intramontabile gozzo motorizzato entroboro, barca da pesca per antonomasia, unisce la tecnica e lo spirito e resta sempre un classico con un suo preciso pubblico di estimatori.*



"due tempi", che spopolava a poppa dei fisherman fino ad una quindicina di anni fa, ora pressoché estinta e rimpiazzata dai fuoribordo a quattro tempi, anche se il motore a due tempi, soprattutto gli ultimi ad iniezione elettronica diretta, ha una resa "imbarazzantemente" superiore al secondo.

Dislocante, semiplanante o planante?

La scelta, in questo ambito, dipende molto dall'esperienza diportistica pregressa: non tutti i pescasportivi dalla barca hanno necessariamente avuto barche così diverse da potersi fare un'idea in merito a velocità di crociera ed assetto preferiti. In linea di massima una barca dislocante ha grandi doti di navigabilità con mare mosso, una bassa velocità di crociera (che comunque dipende rigidamente dalla stazza dell'imbarcazione e dalla sua lunghezza al galleggiamento): per dare un ordine di grandezza, una barca dislocante di ventiquattro piedi raggiunge la velocità critica di circa 6.5 nodi. Fermo restando che gran parte di noi, compreso chi scrive, ha a disposizione spesso parentesi di tempo molto limitate da dedicare alla pesca dalla barca, questo tipo di carena, che racchiude in sé la poesia dell'andar per mare assecondandolo, non sarà molto probabilmente la scelta adatta a chi pratica la pesca sportiva ed il diporto giornaliero con la famiglia. La carena semi-planante mutua la tenuta di mare tipica della carena dislocante, dalla quale ereditariamen-

te discende, pur conciliandola con doti velocistiche apprezzabili. In una carena semi-planante gran parte dell'opera viva resta immersa, conferendo grande stabilità, anche se talvolta questo tipo di carena può avere un comportamento con mare di poppa poco intuitivo, il che presuppone una certa conoscenza del mezzo. La carena semi-planante ben si adatta all'impiego nella pesca sportiva, sia costiera sia d'altura, pur con i limiti di una velocità di certo non paragonabile a quella di una carena planante pura, la quale è di certo quella che più spesso ricade nelle scelte del pescasportivo mediterraneo che sia anche diportista, per il giusto mix tra prestazioni e potenza impiegata.

Questo sulla carta perché, nella pratica, di carene plananti ne esistono in quantità e con caratteristiche spesso simili, ma con dettagli che le differenziano dal punto di vista del comportamento in navigazione, soprattutto sul mosso. La scelta del tipo di carena non si limita alle macrocategorie appena citate, dunque, ma deve necessariamente essere analizzata nel dettaglio, per non trovarsi sotto i piedi una carena che rende il vostro specifico utilizzo prevalente un evento non desiderabile. Un esempio: chi pratica il bolentino costiero o la pesca con i palamiti, ha esigenze diametralmente opposte rispetto a chi affronta abitualmente mari formati per molte miglia. Ecco perché, per rispondere a questa domanda, è d'obbligo esaminare quanto richiesto nella prossima:

Quali tecniche di pesca pratico prevalentemente?

Non ci eravamo già visti? In effetti, questa domanda ci ha aiutato a comprendere meglio le attitudini delle varie tipologie di motorizzazione. Ricordiamo che la barca è uno strumento, per quanto possiamo adornarlo idealmente di concetti poetici che trascendono fino ad intenderla come oggetto dotato di anima. In quanto strumento, è la barca che deve adattarsi a noi, e non, come avviene troppo spesso, il contrario. Ecco perché, prima di invaghirci di un fisherman, è bene domandarci, ancora una volta: quali tecniche di pesca

► *I grandi fisherman, come questo Garlington Landeewer 61 Express, sono una specialità d'oltre Atlantico non rara anche nei nostri mari. Motorizzati entro-bordo in linea d'asse, per utilizzarli in traina col vivo occorre spesso ricorrere ad una trolling valve gestibile dalla chiesuola delle moderne manette elettroniche.*





ci piacciono di più? Perché, alla fine, queste comanderanno le nostre aspirazioni alieutiche, e le nostre rotte.

Ipotesi: il pescasportivo che pratica prevalentemente traina d'altura nello Ionio o al largo della Sardegna occidentale (sono solo due esempi), è giustificato, quando non vincolato, nello scegliere una carena con alta penetrazione nell'onda, per salvaguardare il comfort in condizioni di mare formato o mosso, mantenendo velocità di crociera che gli consentano di guadagnare il porto in tempi non eccessivi, il che è un fattore che gioca anche a favore della sicurezza: meno tempo passo in balia dei marosi, meno espongo a rischi me stesso, l'equipaggio e la barca. In poche parole, il principale handicap dei fisherman con carena a V profonda, il rollio, viene compensato dai grossi vantaggi appena citati e bypassato dal fatto che il pescasportivo in ipotesi pratici tecniche di pesca quasi esclusivamente in movimento. Viceversa, chi pratica il bolentino costiero o la traina col vivo, patirà il rollio di cui sopra, a patto di non optare per una barca con carena a V variabile, che disponga di un deadrise poppiero moderato in grado di incrementare la stabilità da fermo e con moto ondosso al traverso. La realtà dei fatti è, però, ben più complessa, in

quanto nella stabilità statica entrano in gioco fattori che dal di fuori non si scorgono, e che attengono prettamente la progettazione di barca ed impianti: dislocazione dei serbatoi dei liquidi, posizionamento dei motori e dei gavoni a maggior capienza, per fare alcuni esempi.

Il disorientamento è buon segno

Se al termine di questo articolo avrete una sensazione di smarrimento, avrete dinanzi a voi due opzioni: abbandonare la nautica o effettuare una scelta più consapevole ed oculata. Mettere in discussione aspetti che si davano per scontati

per prassi o per pregiudizio è come, per il pescatore subacqueo, immergersi in mare dopo una mareggiata: all'inizio la vista è completamente intorpidita, ma con il tempo i sedimenti si depositano sul fondo e gli occhi vedono a sempre più lunga distanza, il battito cardiaco cala perché riesce a prendere consapevolezza di dove ci si trovi e la mente elabora strategie efficaci per l'azione di pesca. Immaginate il mercato nautico come quel mare, e la vostra "barca target" come la preda da portare al cavetto: voi non sapete sin dall'inizio quale sarà, ma valutando quanto sopra, farete in modo che l'intorpidimento causato dall'aver messo in discussione fattori che prima davate per scontati e vi facevano fare la solita errata scelta, si dileguerà con l'analisi. Ed alla fine, correrete il rischio di aver acquistato il fisherman giusto per le vostre esigenze! Che poi lo scrivente, che qui predica tante belle cose, si sia pentito di aver da poco venduto la sua barca, dimostra solo che, una volta che avrete scelto bene, c'è sempre un modo per sbagliare nuovamente. ■

E poi ci sono i catamarani...

Un mercato in letterale fermento negli States, che però sta destando la curiosità anche qui in Europa, quello dei catamarani da pesca. La carena a doppio scafo si adatta benissimo alle esigenze del diportista costiero nostrano, essendo dotata, per sua natura progettuale, di un'imparagonabile stabilità con mare al traverso. Per contro, il governo in spazi ristretti (si pensi a virate improvvise) talvolta necessita di una certa esperienza, soprattutto alle alte velocità.



GETTA SARDE AUTOMATICO

- TEMPORIZZATORE REGOLABILE
- BASSO CONSUMO ELETTRICO
- ALLARME VASCHETTA VUOTA



TRITA SARDE AUTOMATICO

- VELOCITÀ REGOLABILE
- BASSO CONSUMO ELETTRICO
- 7 MODELLI DI TRAFILE

SARDAMATIC
BIG GAME FISHING TACKLE

SPINELLI S.r.l. - Via Don Minzoni, 9
Sammichele di Bari (BA) - 70010
PIVA: 07953470726

☎ +39 338 88 44 111
☎ +39 080 891 0346
✉ info@sardamatic.it
🌐 www.sardamatic.com



CINTURA DA COMBATTIMENTO
STAND-UP PESANTE



GIUBBINO DORSALE



SEDILE DA COMBATTIMENTO
PER COMBATTIMENTO SU SEDIA



DOPPIA FASCIA REGOLABILE



MADE IN ITALY