


C'è una tipologia di barca da pesca, figlia della reinterpretazione delle esigenze del pescasportivo americano, che potrebbe diventare interessante anche per il nostro mercato. Vediamo insieme nel dettaglio di cosa si tratta, e in quali situazioni questa nuova categoria di fisherman potrebbe trovare la sua ragion d'essere nelle abitudini di pesca di noi mediterranei.

 Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

Hybrid C.C.

Lva serie di center console con carena cosiddetta "ibrida", che i principali costruttori di fisherman americani stanno lentamente ma inesorabilmente inserendo nei loro programmi produttivi, va incontro alla sempre più praticata disciplina dello spinning dalla barca, ma anche all'abitudine tutta yankee di reperire esche vive con il lancio di rezzagli. Per la verità, il center console ibrido "affonda" (metaforicamente, s'intende...) le sue origini nelle flats boats americane, barche nate per la

perché e per chi

pesca al lancio nelle baie degli Stati Uniti centro-meridionali. Esse sono caratterizzate da superfici ricavate a poppa e a prua, configurate come vere e proprie casting platforms. Un mix imperfetto? Non proprio, soprattutto per le abitudini di navigazione e di pesca di noi italiani. Paradossalmente, tale tipologia di barca accoglie più perplessità e critiche proprio laddove è nata, e potrebbe trovare una più giusta collocazione all'ormeggio dei nostri marina. Prendiamo ad esempio un modello preciso, come lo Scout 251XSS

che trovate catalogata come "bay boat" sul sito web del cantiere, e scopriamo insieme perché non è una vera e propria barca per lagune, semplicemente analizzando il dato sulla deadrise poppiera: 18 gradi. Molte barche, sulla carta prodotte per il mare aperto, hanno angoli di deadrise minori, il che fa credere che le attitudini di questa, come di altre barche che possono citarsi a titolo esemplificativo, va ben oltre l'impiego in acque riparate. Ulteriore conferma di ciò proviene dalle potenze installabili, assolutamente livel-



late a quelle delle corrispondenti versioni "offshore". Il grande vantaggio di tali generose motorizzazioni riguarda i consumi di carburante: come da tabella performance allegata**, un hybrid center console di tali dimensioni percorre agevolmente quasi 4 miglia con un gallone di

benzina (4,5 lt), un consumo impressionante in senso positivo, se consideriamo di star pur discorrendo di imbarcazioni e non di automobili. Per di più, la barca di cui al performance report allegato pesa 1800 chilogrammi, con due terzi di serbatoio di carburante.

Ma quali possono essere i punti che possono portare noi pescasportivi europei a scegliere una di queste barche in luogo di un center console tradizionale? L'intuizione che dovrebbe sorgere spontanea, pensando alle piattaforme di lancio caratteristiche di questo genere di fisherman, è connessa alla sempre più praticata pesca a spinning ai grandi pelagici: poter contare su superfici a filo della linea di coperta, che ci consentano piena visibilità a 360 gradi, ma anche un maggiore controllo della direzione della lenza e, più in generale, del combattimento, è un vero e proprio vantaggio competitivo per chi può usufruirne, rispetto a chi peschi a bordo di center console classici con murate alte e dal rollio più accentuato rispetto ad un center console con carena ibrida.

Altro plus, considerando l'attuale tendenza di implementare l'armamento di bordo con i moderni trolling motors elettrici, è la predisposizione alla loro installazione, presente come dotazione standard su tutti i modelli annoverabili nella categoria in questione. La ragione per cui queste barche sono sprovviste di battagliola e corrimano, se non a filo con la linea di co-

► Con la gamma Dauntless la Boston Whaler (nella foto d'apertura) va incontro a chi utilizza la barca prevalentemente nel sottocosta. In alto le aree poppiere delle nuove barche, pur provviste di vasche del vivo e del pescato, presentano una superficie perfettamente livellata per creare un'area facilmente praticabile. A sinistra il musone di un hybrid che, chiuso il portello del salpancore, non presenta il minimo intralcio di percorribilità offrendo anche il supporto per un motore elettrico da prua. Sotto la vasca del vivo che, chiusa, diventa una comoda piattaforma d'appoggio



■ HYBRID C.C.: PERCHÉ E PER CHI



perta, è proprio questa: rimuovere qualsiasi ostacolo alla libera installazione di accessori come un MotorGuide o un Minn Kota, ma anche alla calpestabilità e percorribilità delle falchette, da poppa fino ad estrema prua.

Un precursore inconsapevole

Probabilmente nemmeno Boston Whaler avrebbe mai immaginato di trovarsi nei panni di "gladiatore" di una nuova sottocategoria di barca. La sua rinomata serie Dauntless era nata dapprima come versione "raffinata" dei Montauk, arrivando ad ambire, ed ottenere, il suo posto tra i tender di lusso per grandi yacht. Una curiosità ed un off-topic: la serie Dauntless rischiò di portare al fallimento l'intero cantiere, per i costi produttivi eccessivi in rapporto ai prezzi di vendita, pur elevati per l'epoca.

In cosa si distingueva un Dauntless, rispetto ai Montauk, agli Outrage ed anche rispetto ai center console dei brand concorrenti? In primis per la murata bassa che, unita ad un pescaggio ridotto, rendeva un Dauntless una piattaforma dalla stabilità prodigiosa, quasi paragonabile a quella dei Boston "a trimarano", ma con il vantaggio di avere sotto i piedi una care-

na a V variabile, capace di affrontare il mare con un comfort nettamente migliore. In più, sulla gamma in oggetto cominciamo a vedere trasposta su una barca per il mare aperto la soluzione della piattaforma di lancio poppiera gavonata, ideale per chi pratici lo spinning.

Ricapitolando:

■ Ogni ferramenta di coperta che possa

collidere con i piedi dell'angler, su un hybrid center console deve essere incassata o occultata.

■ Tientibene e corrimano non dovrebbero sporgere dalla linea di coperta, perché non siano di intralcio nel caso in cui serva calpestare qualsiasi punto della falchetta, da poppa a prua: non a caso, quasi sempre i cantieri offrono, sui loro center con-

► Anche le sedute di poppa in un moderno hybrid sono a scomparsa, pronte a diventare un comodo piano d'appoggio o una piattaforma di lancio.





■ *Murate basse e bagli generosi: i moderni hybrid center console tradiscono la discendenza dalle classiche bay boat utilizzate nelle flat caraibiche, come il SeaVee 270Z della foto. A destra la forte stellatura prodiera di un Sea Hunt in tutto e per tutto simile ad una barca nata per il mare aperto, con angoli di entrata tra i 50 ed i 60 gradi.*

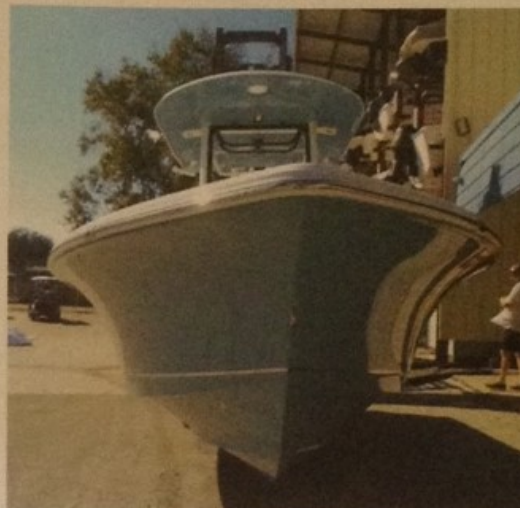
sole ibridi, l'opzione della rimozione della battagliaiola, ove sia prevista nella dotazione standard, anche perché una prua senza candelieri agevola di molto l'installazione di un motore elettrico di posizionamento.

■ La carena deve presentare un design che premi la stabilità in deriva ed un ridotto pescaggio, senza penalizzare la tenuta di mare.

■ Diretta conseguenza della caratteristica appena descritta, è un assetto tendenzialmente piatto anche a velocità prossime a quella minima di planata: questo per consentire di avvicinarsi alle mangianze senza fare troppo baccano e, soprattutto, conservando la piena visibilità di cosa accade a proravia senza dover intervenire con i flaps.

Come già detto in apertura di articolo, tale categoria di fisherman potrebbe essere paradossalmente meglio recepita in territorio mediterraneo più che laddove è nata, ragion per cui non sarebbe male se anche i cantieri nostrani prendessero spunto, potendo già partire da basi

senz'altro più vicine al center console ibrido per quanto concerne il disegno di carena, rispetto a quanto non lo sia una V profonda oceanica con molti gradi di deadrise poppiera. Che non possa partire proprio dall'Italia un nuovo impulso per la nautica da diporto, magari adattando le caratteristiche dell'hybrid center console alle nostre esigenze? Auspicio ma anche realistica previsione.



Travel 603/1103

Raggiungi i luoghi migliori per la pesca con il Travel: aree naturali protette e ruscelli con restrizioni per i motori a scoppio



Digital
conference



Scan me

torqeedo

2CV
Equivalente a

3CV
Equivalente a



- + I motori fuoribordo più leggeri della loro categoria, da 15,5 fino a 17,3 kg
- + Elevato livello di efficienza complessiva
- + I fuoribordo elettrici più silenziosi in assoluto
- + Risposta immediata
- + Computer di bordo con GPS, indicazioni in tempo reale sull'autonomia, lo stato di carica ed altre funzioni
- + Facile da maneggiare, batteria smontabile, semplice da trasportare

www.torqeedo.com