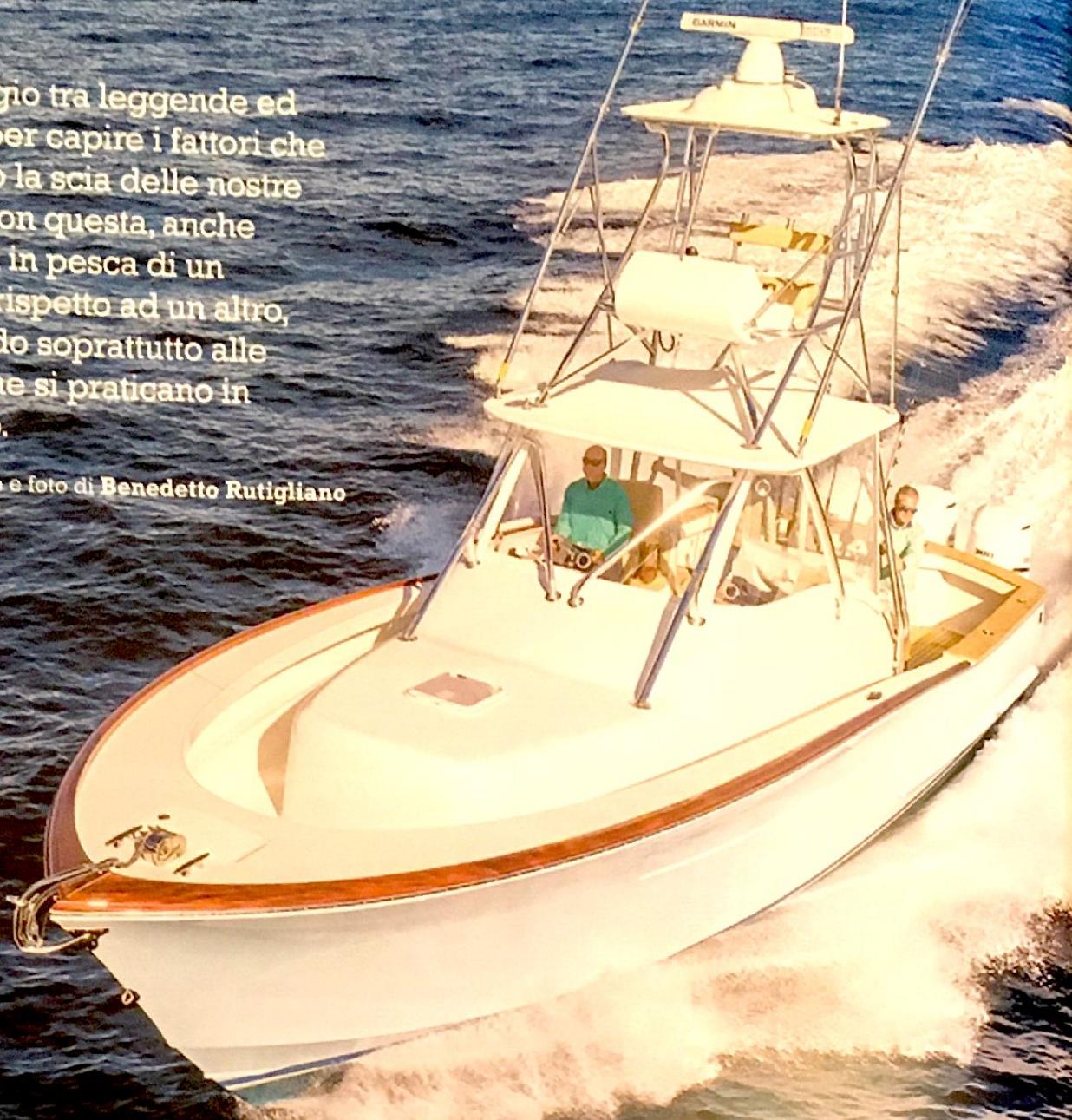


Breve viaggio tra leggende ed empirica, per capire i fattori che influenzano la scia delle nostre barche e, con questa, anche l'attrattività in pesca di un fisherman rispetto ad un altro, con riguardo soprattutto alle tecniche che si praticano in movimento.

Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**



I segreti della

Negli Stati Uniti d'America, tra gli appassionati di barche da pesca sportiva corre voce che vi siano determinati modelli di fisherman noti per essere "catchy" (catturanti, letteralmente tradotto). Queste barche sono, dunque, particolarmente ambite tra coloro i quali usano partecipare ai grandi trofei di big game, dove la scalata al podio si fa a suon di libbre di pescato/rilasciato, in base allo statuto di ciascuna gara e alle leggi territoriali vigenti, e ai bonus per gli esemplari più grandi





► La scia di una imbarcazione entrobordo in linea d'asse. Notare i chiari ai margini dell'acqua dura spinta dalle eliche e la regolarità delle onde di dislocamento, che derivano dal beccheggio e dall'importanza dell'opera viva. A lato un fisherman spinto da una motorizzazione fuoribordo multipla.

modo più o meno adescante e, soprattutto, può più o meno "tenere la rotta", fattore essenziale quando si filano molte lenze ravvicinate tra loro, per esempio quando serve simulare un banco di pesce foraggio o si è certi di avere un banco di tunnidi in scia.

Fattori determinanti

Ma cosa influenza direttamente sulla bontà della scia di una imbarcazione? Qui si intende discorrere sulla scia ad andature di dislocamento, giacché ci preme capire in pesca come una barca possa essere più "catchy" di un'altra.

In linea teorica, si ottiene una scia limpida e con buone zone chiare (senza turbolenze o schiuma) all'aumentare delle dimensioni dell'elica (in diametro ed in passo). Questo risulta in una netta distinzione tra fisherman motorizzati fuoribordo e quelli spinti da motori entrobordo in linea d'asse: è noto a tutti che la minor coppia motrice dei motori a benzina (quindi fuoribordo 4 tempi) induce ad utilizzare eliche di passo e diametro relativamente ridotti, se rapportati a quelli di motori entrobordo turbodiesel di pari potenza all'asse portaelica. Ed in effetti è così: un'elica "media" per un fuoribordo 4 tempi di 350 Cv di potenza porta una elica grossomodo di 16 pollici di diametro per 18-19 pollici di passo. L'elica di un motore turbodiesel di 350 Cv, è solitamente di 20" x 23". Siamo su misure nettamente superiori che rispecchiano la maggior coppia motrice del turbodiesel rispetto al benzina, il che si traduce in minori rotazioni per

unità di lunghezza percorsa dalla barca. Il tutto crea minori turbolenze, dunque acqua più chiara che consente alle esche, soprattutto quelle di superficie, di essere scorte più facilmente dal basso (tunnidi) e lateralmente (rostrati, aguglia imperiale in primis che tende ad accostare molto spesso la scia).

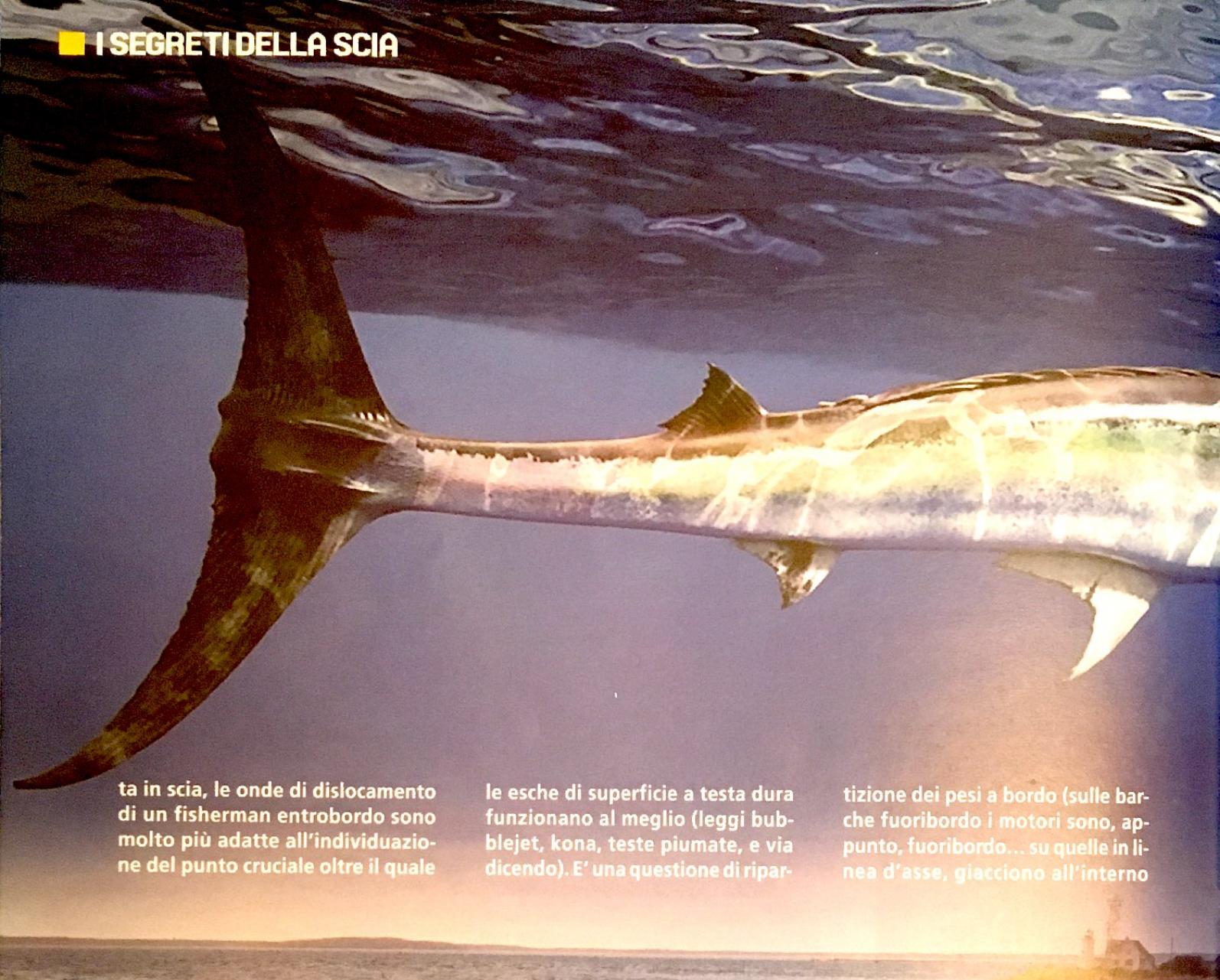
Acqua azzurra, acquachiara...

E' tanto sentita la necessità di acqua "chiara" che esistono... gli outrigger! Il senso del loro utilizzo è di portare, appunto, le esche più periferiche lontano da qualsiasi turbolenza che possa disturbare l'avvistamento da parte dei predatori, dunque se riuscissimo a tenere la nostra scia quanto più limpida possibile, avremmo certamente maggiori chances di farci notare da banchi di pelagici in caccia. Ovviamente esistono esche artificiali create appositamente per essere filate nel mezzo della schiuma di scia (ivi inclusi i teaser), ma una battuta di pesca in altura non può far completo affidamento esclusivamente su questo, giacché questo tipo di esca funziona a poca distanza dalla poppa e, come ben sappiamo, una muta di lenze efficace inizia a dieci metri dallo specchio per finire ben oltre la famosa "quarta onda"!

Visto che abbiamo accennato alla leggenda della quarta onda... mi rammarica per gli strenui sostenitori del "fuoribordo tutta la vita" ma, escluse poche eccezioni di imbarcazioni molto pesanti o con un beccheggio naturale che induca, in qual-

per ciascuna categoria. Tutto questo è possibile se la barca è prima di tutto veloce: questo consente di filare la muta di lenze in pesca prima dei concorrenti, e quindi virtualmente di avere più chances di incontri e strike. In secondo luogo, è importante che la scia abbia determinate caratteristiche che agevolano l'attrattivit  delle esche utilizzate, e qui le variabili in gioco sono diverse e produttive di risultati molto eterogenei tra loro.

Perché la scia è importante? La più immediata delle deduzioni è che un'esca, naturale, artificiale o combinata essa sia, filata in una fascia più o meno turbolenta di acqua, è più o meno visibile, può navigare in



ta in scia, le onde di dislocamento di un fisherman entrobordo sono molto più adatte all'individuazione del punto cruciale oltre il quale

le esche di superficie a testa dura funzionano al meglio (leggi bubblejet, kona, teste piumate, e via dicendo). E' una questione di ripar-

tazione dei pesi a bordo (sulle barche fuoribordo i motori sono, appunto, fuoribordo... su quelle in linea d'asse, giacciono all'interno



Per favorire gli incontri con un'aguglia imperiale è necessario un assetto specifico: leggere la scia con dovizia ed individuare la quarta onda di dislocamento per poter filare, da quel punto in poi, una serie di lenze selettive per questo meraviglioso rostrato, che possono allungarsi fino ad oltre i 150 metri da poppa. Che poi gran parte delle catture avvengano casualmente, trainando ad alalunghe e tonni di banco è tutta un'altra storia!



dello scafo, tra un terzo di lunghezza e mezzabarca) ma anche di inclinazione dell'asse elica che induce una spinta non parallela rispetto al pelo d'acqua, ma negativa, il che innesca un naturale, ancorché sano, beccheggio. Nel mezzo, insospettabilmente, vi sono le barche entrofuoribordo. Il vantaggio di questa soluzione ibrida è la maggior profondità di lavoro dell'elica rispetto a quella di un qualsiasi fuoribordo.

E' noto, infatti, che le motorizzazioni fuoribordo, soprattutto quando multiple, amino l'acqua "dura", quella immediatamente compressa dai piani di carena, dove la propulsione mostra una maggior efficienza sia in termini di manovrabilità che di percorrenza. Ma avere le eliche in prossimità della superficie può generare maggiori turbolenze proprio laddove ce ne vorrebbero di meno. In questo il piede poppiero paradossalmente appare più indicato per la traina veloce, dove, tra l'altro, si trovano eliche proporzionalmente più grandi rispetto ad un fuoribordo di pari potenza.

Quale barca? Quale motore?

Come regolarsi, dunque, all'atto dell'acquisto di una barca da pesca, se si pratica prettamente traina con artificiali? Sicuramente il ventaglio di scelte per il pescasportivo continuerà comunque a comprendere sia barche fuoribordo che entrobordo (e solo queste, data l'attuale estinzione di qualsiasi soluzione "entrofuori" sui fisherman).

La differenza tra una battuta di pesca fortunata ed una perdita di tempo e carburante in miglia quadrate di mare la farà l'assetto di pesca: a voler andare per il sottile, su una barca fuoribordo si prediligeranno esche da schiuma, come teste piuviate, minnow con paletta ampia ed inclinata, che reggano quindi le alte andature unite a turbolenze tipiche della fascia di scia in prossimità della poppa. I kona troveranno posto ai margini della zona "bianca", filati lunghi come di prassi, ma molto distanti dal resto delle lenze. In poche parole, la tesa di esche artificiali di una barca fuoribordo dovrebbe essere compatta e corta da poppa, escluse ovviamente le lenze desti-

nate ai rostrati.

Su una barca entrobordo, invece, è tutto più semplice: la più facile distinguibilità delle zone bianche da quelle limpide ci consentirà di posizionare strategicamente le più svariate tipologie di esche, ma anche di poter posizionare a corta lunghezza artificiali non necessariamente affondanti, data la minor turbolenza della scia nelle immediatezze della poppa (poi, a voler esser pignoli, se la barca ha le eliche intubate, l'effetto "scia pulita" sarà leggermente compromesso rispetto alla linea d'asse tradizionale). In tal senso, su un fisherman entrobordo, un assetto di ricerca (tesa molto allungata, con esche molto distanziate tra loro) sarà più efficace rispetto al caso in cui sia adottato su una barca fuoribordo di pari dimensioni, ma qui entrano in gioco fattori fuori dal nostro controllo, che possono far accadere le classiche eccezioni che sconvolgono il castello di teorie che esperienza e studi che abbiamo potuto accumulare.

Non resta quindi che filare le lenze e praticare la sottile arte dello scansare cappotti. Con un occhio alla scia ed uno alle esche!