



Pillole di carena: ieri

Come sono cambiate le linee d'acqua delle imbarcazioni da pesca sportiva, negli ultimi decenni? Ecco un'analisi dei modelli che hanno rappresentato punti di svolta o comunque di ispirazione per le attuali tendenze di design dei maggiori costruttori di fisherman.

 Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

L'origine dello sportfisherman si posiziona, convenzionalmente, attorno alla fine degli anni trenta del secolo scorso. Ernest Hemingway può ben dirsi il pioniere in questa categoria di imbarcazioni, giacché il Pilar fu costruito dal cantiere Wheeler su espresse specifiche del noto scrittore, nonché accanito pescatore d'altura. Da allora in avanti, e per i successivi sessant'anni almeno, ebbe luogo il processo di lento e progressivo affinamento dei layout di coperta e di armamento, attraverso la reinterpretazione dei cantieri nautici specializzatisi nella progettazione e costruzione di barche da pesca sportiva.

In chiusura di questo preambolo "ancestrale", occorre precisare che, così come il Pilar, tutti i fisherman di lì a venti anni co-

struiti erano dotati di carene dislocanti, il che significava si basse potenze impiegate, ma anche performance velocistiche che, nella più rosea delle combinazioni scafo-motori, consentivano di sfiorare a malapena i 18 nodi di massima e mantenere i 12-14 di crociera. In fin dei conti, era l'andatura ideale per la traina veloce ai grandi rostrati, e tanto bastava per fare ciò che, ai tempi, a questi mezzi era richiesto. Con il tempo, il desiderio di poter raggiungere poste di pesca sempre più distanti dalla costa si fece però necessità, servivano quindi barche più veloci, e in pratica servivano carene più prestazionali.

L'origine della carena planante

Prima che la "necessità" di navigare a velocità più elevate fosse esaudita in modo realmente fruibile, vari tentativi,

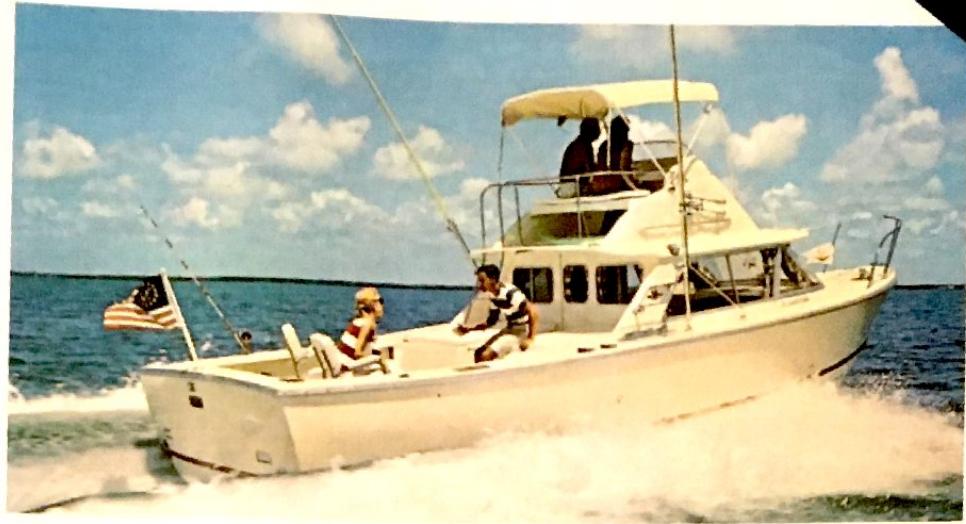
fallimentari, furono messi in atto al fine di vincere l'inerzia della carena dislocante, da un lato, e per conferire forza propulsiva dall'altro. I motori impiegati all'epoca sulle imbarcazioni da diporto di dimensioni utili per l'impiego alieutico erano prettamente a benzina e di potenza limitata. In fin dei conti, era già miracoloso far incedere a 12-14 nodi una barca di 55-60 piedi con meno di 300 cavalli impiegati. Impossibile, d'altro canto, pretendere di più dalle potenze all'epoca disponibili per il settore nautico, a meno di non optare per grandi motori a gasolio due tempi, che spesso non calzavano nelle anguste sale macchine dei lunghi e stretti scafi utilizzati per l'allestimento dei primi fisherman.

Collateralmente a questo, occorre precisare che le tecniche di costruzione dei tempi non permettevano le sollecitazioni per resistere alle quali i veloci scafi mo-



e oggi

derni sono invece progettati: infatti, di pari passo alla nascita delle prime carene plananti, compare in sfumature sempre più marcate la "plastica rinforzata", altrimenti detta vetroresina. Scriviamo



di "sfumature" poiché i primi tentativi di far navigare - senza che si frantumasse alla prima onda - scafi in vetroresina furono letteralmente artigianali, con tutto ciò che ne conseguе in termini di avarie più o meno gravi ed aspettative deluse. Solo nel 1957, ad opera di Sparkman&Stephens, le prime produzioni di scafi in vetroresina presero piede, anche se in questa l'Europa fu gladiatrice (infatti già nel 1951 si trova traccia di piccoli dinghy prodotti da W&J Tod).

Il fisherman moderno

Di lì in avanti, a partire dal 1960 in particolare, sulla scia del glorioso Moppie di Dick Bertram e Ray Hunt, la storia del fisherman si colora di "moderno". Le ra-

zioni furono molteplici: Il vittorioso debutto del Bertram 31 nel campo delle gare di endurance, spianò letteralmente la strada verso la direzione che la progettazione delle carene per gli sportfischerman d'altura doveva necessariamente prendere per soddisfare le rinnovate esigenze dei pescasportivi, già accennate. Una carena come quella disegnata grazie all'ingegno di Richard Bertram e la matita raffinata di Raymond Hunt garantiva performance stellari per l'epoca, unite a una tenuta sul mosso impensabili a tali andature ed ad una navigazione moto più asciutta di qualsiasi commuter dell'epoca prestato alla pesca con opportune modifiche.

Dalla rivoluzione bertramiana si scatenò un profluvio di proposte per tutte le tasche, o quasi, molte figlie della collaborazione con un sempre più annoverato Ray Hunt con collaborazioni che vanno da Grady White a Chris Craft, fino a Wellcraft, ma le contaminazioni indirette del suo design hanno toccato pressoché tutti i cantieri che dagli anni sessanta fino agli ottanta hanno costruito barche da pesca sportiva.

Accanto a Ray Hunt giova menzionare altri illustri designer come Lou Codega (tenete a mente il Carolina Classic 28,



per citare una delle sue creazioni di successo) e Donald Blount (Jupiter, Bayliss, Jim Smith hanno ricevuto la "benedizione" della sua matita), che hanno contaminato positivamente il modo di progettare le carene dei fisherman piccoli e grandi.

In medio stat virtus

Volendo citare i progettisti di carene per sportfisherman influenti, si dovrebbe dedicare un articolo a sé stante, anzi diversi articoli, a ciascuno di essi. Ma qui si vuole focalizzare l'attenzione su cosa ha determinato la metamorfosi della barca da pesca, come oggi la conosciamo, essendo consapevoli delle sue origini. L'attenzione verso la semplificazione della gestione e della manutenzione delle imbarcazioni ad uso privato, ha spinto il mercato sempre più verso la progettazione di scafi nati per i fuoribordo. Per la verità il fuoribordo ci accom-

sfruttabili. In un neologismo: "euro-transom".

Accanto a differenze di design dell'opera morta, le differenze sott'acqua si sostanziano in soluzioni che tendono a tener bagnata la minor superficie possibile dei piani di carena, all'aumentare della velocità di avanzamento. Questo per contribuire ad aumentare l'efficienza in termini di miglia per litro percorse, da un lato, e a compensare la riduzione del diametro medio delle eliche, dall'altro. Potendo fare un paragone in base alla cronologia dell'evoluzione degli scafi per il diporto e la pesca sportiva, dapprima da un lato v'era l'adattamento di carene nate per le propulsioni tradizionali per consentirne la duplice proposta in versione fuoribordo. Oggi che le carene nascono per i fuoribordo, da un lato c'è maggiore attenzione ad una combustione più pulita ed efficiente con i moderni propulsori, dall'altro si paga lo scotto di un maggior peso degli stessi,

carena a V profondo, tuttavia chi acquista questo genere di imbarcazioni non ha al vertice della propria scala di priorità il risparmio di carburante, ma i pregi che questa soluzione offre in termini di marinità e morbidezza d'impatto sul mosso.

Bracket e redan

Il bracket è d'altra parte nato come appendice di adattamento, e lo è tutt'ora nei suoi casi di impiego nei refitting di vecchi fisherman trasformati fuoribordo, anche se oggi assistiamo ad intere gamme di produzione di barche che nascono con il bracket, integrato o non. Il bracket è un accessorio con oltre 50 anni di storia, che arriva ai giorni nostri pressoché immutato nella sua configurazione progettuale. Oggi, tuttavia, si assiste sempre più alla compresenza quasi simbiotica di questo con i redan. Ed in effetti una logica c'è: il bracket ha la funzione di allontanare le eliche dal punto di maggior turbolenza dell'acqua lavorata dalla carena, efficientandone la spinta; congiuntamente, redan opportunamente spaziati rispetto allo specchio del bracket produrranno un benefico effetto di compressione dell'acqua lavorata, a tutto vantaggio del mantenimento di una velocità di avanzamento tanto più costante all'aumentare della stessa. Insomma, i redan, o step che dir si voglia, si rivelano soluzioni adatte ad esaltare ciò in cui i fuoribordo sono più "bravi": le performance velocistiche. Per un certo verso, per altro, il cuscino d'aria prodotto da questi accorgimenti progettuali contribuisce ad ammorbidire l'impatto con l'onda: si può concludere, quindi, che la forza di gravità viene

"combattuta" sulle carene performanti, in massima parte motorizzate fuoribordo, e viene invece sfruttata a proprio vantaggio dagli scafi entrobordo per solcare l'onda sfruttando il proprio dislocamento.

A dimostrazione di ciò, vi sfido a reperire sul mercato degli sportfisherman di serie un fisherman entrobordo in linea d'asse dotato di redan. Il motivo va ricercato nel DNA delle progettazioni: la barca entrobordo è ancora oggi conce-



pagna costantemente da ormai ben più di quarant'anni, ma fino a tre lustri fa si è teso a mutuare integralmente i design di carene nati per le motorizzazioni entrobordo, adattandole ai fuoribordo. Non a caso, i primi scafi fuoribordo avevano lo specchio di poppa "aperto", cioè con una scassa nello specchio che consentiva di "appendere" i motori. Oggi questo design è pressoché accantonato, a favore di soluzioni che favoriscono pozzetti asciutti e spazi maggiormente

per giunta sempre più spesso montati in soluzione tripla, se non quadrupla, o anche più.

Come i latini insegnavano, la virtù sta nel mezzo, cioè nel saper compendiare le mutate problematiche che le costruzioni nautiche attuali pongono, con i vantaggi delle moderne motorizzazioni. Fondendo le une agli altri, si crea il compromesso che genera buone barche. Oggi esistono ancora carene che interpretano in senso letterale la tradizionale

"Le barche fuoribordo devono diventare cattive. E' molto più facile andare in mare che tornare a casa quando il mare diventa cattivo."

"...ma non è facile tornare a casa quando il mare diventa cattivo"

Lou Codega

pita per solcare il mare, lo scorrere in bordo per sfiorarlo riduce la resistenza, ma la resistenza all'avancarriera è ca- gionata dall'attrito. Laddove, sulle prime, la carena a V profondo sfrutta il peso e l'idrodinamica alle medio-basse andature a proprio favore, sulle seconde il peso accorre in aiuto per aprire l'onda e navigarvi attraverso.

Il fisherman mediterraneo

Il fisherman americano moderno non esiste, semplicemente perché l'Europa non ha avuto un ruolo da protagonista, né pionieristico, nel dare forma alla barca da pesca sportiva come oggi la conosciamo (e la copiamo dagli USA). Chiusa questo preambolo, occorre specificare che il fisherman, oggi, conosce forme progettuali diverse in base alla vocazione (solo pesca piuttosto che

piromiscua pesca diporto) ma anche in base al mare nel quale la barca deve navigare. Il fisherman "mediterraneo", che cioè si confà al nostro modo di pesare ed al periodo d'onda cui siamo portati a confrontarci con i venti prevalenti, dovrebbe essere dotato di carene differenti dalle V profonde pure. Una



carena a V variabile, con deadrise tra i 18 ed i 21 gradi, consente di praticare pressoché ogni tecnica di pesca a scarroccio, all'ancora ed in traina, di affrontare condizioni meteomarine impegnative (senza andarsene a cercare, questo vale sempre) con una potenza impiegata adeguata. Consiglio a pie' di articolo: fate sempre in modo che il vostro fisherman sia in grado di raggiungere e mantenere la planata con un solo fuoribordo, qualora sia bimotorizzato: ne gioveranno la sicurezza in mare e la certezza di avere la necessaria autonomia per rientrare in porto, nella malaugurata ipotesi di avaria ad uno dei propulsori. ■



GETTA SARDE AUTOMATICO

- TEMPORIZZATORE REGOLABILE
- BASSO CONSUMO ELETTRICO
- ALLARME VASCHETTA VUOTA

TRITA SARDE AUTOMATICO

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

CINTURA DA COMBATTIMENTO STAND-UP PESANTE

GIUBBINO DORSALE

SEDILE DA COMBATTIMENTO PER COMBATTIMENTO SU SEDIA

DOPPIA FASCIA REGOLABILE

SARDAMATIC
BIG GAME FISHING TACKLE

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

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

MADE IN ITALY