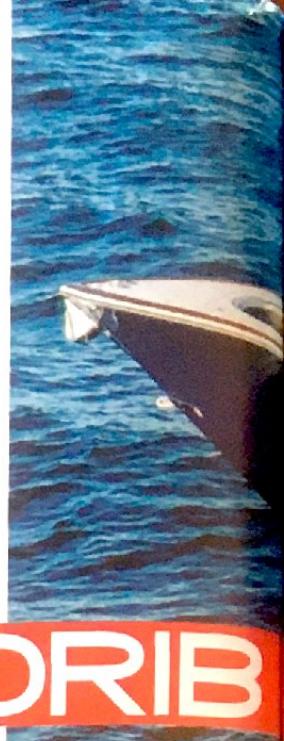


La motorizzazione fuoribordo si è ricavata il suo posto di diritto oltre 40 anni fa su barche da pesca sportiva fino a 28 piedi circa. Oggi, la sua presenza è predominante anche su taglie "oversize", complici l'impennata delle potenze disponibili e la possibilità di gestione di motorizzazioni multiple, e per multiple intendiamo 3, 4, fino a 6 (SEI) fuoribordo di altissima potenza. Un fenomeno da analizzare con occhio critico verso l'ambito della pesca sportiva.

Testo e foto di Benedetto Rutigliano



DUE, TRE, "N" FUORIBORDO

In principio erano i due tempi. Motori semplicissimi, talvolta potentissimi (leggono ad esempio Evinrude V8) con pochi organi soggetti ad avaria, totalmente gestiti da leverismi e tiranterie, fiumi di olio di miscela, dove non c'era spazio per errori elettronici perché di sensori, allora, non v'era nemmeno l'ombra. Poi venne il tempo dei motori 4 tempi, delle "grandi potenze affidabili" ... e degli specchi di poppa rastrelliera con pile di fuoribordo montati in serie. Il trend delle motorizzazioni multiple è nato, come ogni moda basata sulla combustione abbondante di prodotti petroliferi, negli Stati Uniti d'America, dove in alcuni casi ha raggiunto esempi da brivido.

PESCAGGIO, APPEAL E PERFORMANCE

La necessità era quella di spostare grandi scafi, idonei ad affrontare il pieno oceano, ed al contempo di poter portare queste barche

in darsene o canali di ormeggio poco profondi, dove uno sportfisherman entrobordo in linea d'asse non potrebbe accedere se non seguendo le tavole di marea o comunque sudando sette camicie ad ogni ingresso ed uscita. Questa ragione, unita senza dubbio ad un certo appeal estetico ed emotivo che suscita la vista di una plethora di motoroni in bella vista, ha portato a rimpiazzare le linee d'asse con i fuoribordo, che notoriamente riducono di molto il pescaggio,



Una plurimotorizzazione comporta luci ed ombre. Di certo aumentano la complessità dell'impiantistica e i consumi, ma soprattutto aumentano i costi generali. In compenso con le potenze che si possono oggi raggiungere è possibile motorizzare fuoribordo anche barche di 10-15 metri, con prestazioni eccezionali e con la sicurezza (o quasi) di non restare in panne.

consentono di sollevare i piedi e poter addirittura accostare su una banchina sabbiosa senza arrecare danno alcuno. Naturalmente, il passaggio da una motorizzazione ad un'altra comporta la riprogettazione del design dello scafo e della ripartizione dei pesi, pena l'avere barche inutilmente assetate di carburante, poco efficienti e, in una parola, "sbagliate" (ma non staremo in questa sede a discorrere di differenze tra le geometrie di carena di una barca entrobordo ed una fuoribordo, rimandando questo tema ai prossimi numeri della rubrica). A quanto pare, tutto ciò è avvenuto, tant'è che la fascia dei fisherman da 0 a 40 piedi abbondanti è oggi quasi monopolizzata dalla motorizzazione fuoribordo. Ma c'è di più...

VIRTÙ DEL MULTI-FUORIBORDO

La morsa "green" sta attanagliando anche i propulsori marini, colpendo aspramente soprattutto i motori entrobordo turbodiesel, installati su sportfisherman di





ORDO?

medie e grandi dimensioni. Sembra, quindi, proprio una scelta obbligata la motorizzazione fuoribordo per le nuove costruzioni poiché, almeno per il momento, i fuoribordo non subiscono gli effetti invasivi della mannaia della normativa EPA Tier IV, che invece obbliga all'implementazione dei preesistenti motori diesel con i famigerati filtri SCR, che spesso costringono gli armatori a riprogettare la compartimentazione dello scafo e a ridurre l'equipaggio imbarcabile in sede di ricertificazione.

Tornando al nostro tema, ciò che fa, e farà apprezzare in futuro queste imponenti imbarcazioni fuoribordo, non riguarda le necessità già sopra citate di molti diportisti che vivono nelle flats della Florida, ma l'idea di immediatezza di utilizzo di una barca fuoribordo. Non a caso, questa è la soluzione di gran lunga più ambita oggigiorno per rimotorizzare un vecchio fisherman originariamente entrobordo, durante un refitting. Un motore fuoribordo non ha bisogno di scalpare, non richiede una sala macchine articolata, con valvole, indicatori visivi, livelli da controllare attorno ai motori (con l'ausilio di cuffie antirumore, mi raccomando), ma basta accendere il display digitale, ruotare la chiave o spingere il pulsante se avete l'accensione keyless, e via, nel silenzio quasi totale, per giunta. In più, la gestione della timoneria consente di manovrare in laterale come se avessimo le eliche di manovra, la funzione di geoposizionamento consente di posizionare micrometricamente la nostra imbarcazione con un joystick, insomma, la necessità di un equipaggio per il governo della barca svanisce. A ciò si aggiunga una generale efficienza in termini di litri per miglio, dato che ogni fisherman sportivo attuale plurimotorizzato fuoribordo, è capace di alte o altissime medie di crociera, appannaggio tipico di motori a benzina con curva di coppia spostata "in alto".

MA ANCHE QUALCHE DIFETTUCCIO

Ed è proprio qui che nasce la necessità di fare qualche riflessione. Il motore fuoribordo ama gli alti regimi: questa attitudine è stata, infatti, parzialmente moderata tramite il generale innalzamento delle cilindrate dei propulsori, oggi quasi a livello di quelli entrobordo a parità di potenza: chi pratica la traina veloce conosce benissimo la differenza in termini di pulizia di scia di una barca entrobordo rispetto ad una con due, tre, quattro fuoribordo che frullano dietro lo specchio di poppa.

Proprio a riguardo dello specchio di poppa: come chi ha buono spirito di osservazione avrà notato, vi è una concomitanza tra la comparsa del

fenomeno delle multimotorizzazioni fuoribordo e quella delle side door. In effetti, la paratia che in passato veniva per prima osservata da un pescasportivo in cerca della propria barca ideale (lo specchio di poppa!), oggi è ridotta a "mensola" per appendervi i motori: l'azione di combattimento, imbarco o catch&release della preda si è spostata nella porzione di barca tra giardinetto e murata, giacché la poppa è totalmente ingombra dai motori, nonché "campo minato" per le lenze in tensione.

Ed è pur vero che, oggigiorno, la pesca di un

Una buona fetta di pescasportivi, continua ad amare la pulizia estetica e l'estrema efficienza in pesca delle barche entrobordo, data la libertà di movimento lungo tutte le tre murate del pozetto, la possibilità di sopportare ore ininterrotte di moto a regime ridotto con consumi contenuti e l'elevata autonomia.



certo impegno non prevede più l'ausilio di sedie da combattimento, per cui spostarsi sulle murate laterali non costituisce un gran fastidio per l'angler che combatte in standup.

Tuttavia, assieme a chi apprezza l'indubbia funzionalità della tecnologia fuoribordo moderna, vi sono ancora nostalgici cultori della pulizia delle linee, che agognano il giorno in cui si ritornerà a produrre barche con pozetti liberi su tre lati anziché solo su due. Ma non è ancora venuto quel tempo. Non ancora!