

barche a motore: la scheda di un sempreverde



DC 9 Della Pasqua & Carnevali

Una sagoma classica divenuta familiare nei porti italiani grazie al gran numero di esemplari prodotti ed ancora naviganti

Al pari del suo omonimo aeronautico si tratta di una delle imbarcazioni più longeve della cantieristica italiana, i primi esemplari risalgono, infatti, al 1972 e ne sono stati prodotti circa 450. Il DC9 ha cresciuto generazioni di diportisti ed è stato anche adottato da organizzazioni professionali come cooperative di ormeggiatori e Piloti portuali. Costruito inizialmente in legno è stato motorizzato con moltissimi propulsori differenti tra loro; è possibile trovarne con motori a benzina fino a 400 cv unitari e diesel a partire da 180cv fino ai più recenti Aifo 330 Hp. Le motorizzazioni diesel sono naturalmente le più diffuse, con potenze attorno ai 200/250Hp di varie case. Le linee di base, pur aggiornate più volte nel corso degli anni, non sono state stravolte e sono quelle che con termini automobilistici si potrebbe definire un "istant classic" nel suo campo, quello cioè dei flyng bridge di medio piccola taglia. La carena Hunt con i suoi pattini di sostentamento non si dimostra particolarmente performante, tenuto conto ovviamente delle differenze di motorizzazione riscontrabili sui vari esemplari, ma evidenzia buone doti di marinabilità: se fosse altrimenti non ne sarebbero stati prodotti e venduti così tanti nel corso di un trentennio. Specialmente con onda corta il passo è buono, mentre qualche delfinamento può innescarsi nel passaggio sull'onda lunga. La maneggevolezza è buona, e grazie anche alle dimensioni contenute e alla buona visibilità offerta dal Fling bridge è facile destreggiarsi anche in spazi ristretti. L'altezza elevata rispetto alla larghezza offre un po' di presa al vento ed aumenta un po' la tendenza al rollio, penalizzando leggermente la centratura dei pesi, ma queste sono caratteristiche abbastanza comuni a tutti i Flyng bridge di questa taglia. La qualità della costruzione è sempre stata un punto di forza di questo modello e di questo cantiere, specialmente se paragonata a realizzazioni nazionali dello stesso periodo, e così anche gli allestimenti interni, pur non essendo lussuosi, sono realizzati con cura. Alcuni particolari potrebbero essere migliori, come l'insonorizzazione dei motori, che ai regimi più elevati diventa carente specialmente in dinette. Alcuni esemplari furono allestiti dal cantiere Acampora di Viareggio e sono un po' più curati del resto della serie. Il pozzetto, pur non amplissimo, è dimensionalmente accettabile, peccato che non sia apribile a poppa per consentire un facile accesso alla plancetta dedicata alla balneazione. Quest'ultima nei primi esemplari era realizzata in tubo di acciaio e teak mentre in seguito è stata integrata nello specchio di poppa e costruita in vetroresina. La disposizione degli interni nei vari esemplari differisce solo per il lay-out della dinette con divano a L oppure con due divanetti contrapposti sulla fiancata sinistra separati da un tavolo abbattibile per la trasformazione in una ulteriore cuccetta doppia, di fronte sulla murata destra si trova il piccolo blocco cucina. Scendendo di livello si trova la cabina dedicata all'armatore con il letto matrimoniale e la cabina ospiti con i letti a castello contrapposti al locale toilette.

SCHEDA TECNICA

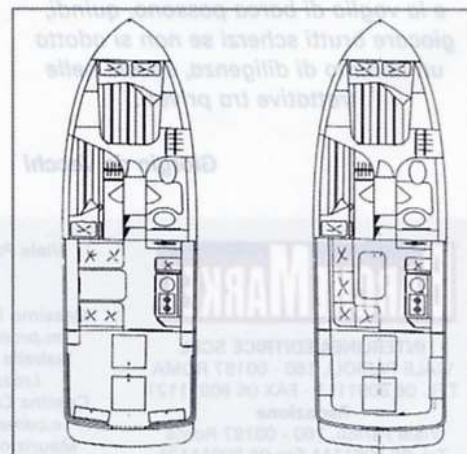
Costruttore	Della Pasqua & Carnevali
Abilitazione navigazione	Oltre 6 mg
Lunghezza max	10,50 m
Larghezza massima	3,15 m
Immersione sotto le eliche	1,20 m
Dislocamento a vuoto	5000 Kg
Portata passeggeri	8
N° Posti letto	8
Motorizzazione	Varie da 180 a 330 Hp
Capacità serb. carburante	500 litri
Capacità serb. acqua	300 litri
Anni di costruzione	1972 - 2002
Valore indicativo	1976 - 35.000 €
	1992 - 85.000 €
	1997 - 100.000 €

Costruzione:

- Scafo in solido vetroresina con finitura in gel coat bianco e strutture in Vtr (i primi esemplari erano in legno)
- Coperta in vetroresina (i primi esemplari erano in legno)

Cosa controllare prima dell'acquisto:

- La carena per possibile presenza di fenomeni osmotici (negli esemplari in vetroresina)
- Lo stato dei motori e degli invertitori (sempre da controllare, specie per le unità più vecchie)
- Gli impianti di bordo (su barche di una certa età necessitano spesso di interventi anche onerosi)



Il layout degli interni nelle due versioni prodotte, con divani contrapposti e disposizione a L: entrambe consentono la trasformazione in cuccetta doppia