

USATO SOTTOALLENTE

di Piero Ragazzi

Italcraft 30

E' la versione italiana dei piccoli fisherman americani. Una barca solida, dalle grandi qualità e che se ben mantenuta non ha molto da invidiare alle cugine d'oltreoceano. Buono il valore di mercato.



Italcraft è un marchio con mezzo secolo di storia, e la sua continuità non è un'operazione commerciale per sfruttare un nome affermato per far barche distanti dalla filosofia originale. E' rassicurante che il grande *background* di conoscenze nella lavorazione dei laminati in vetroresina tipico delle aziende che hanno vissuto il passaggio dalla produzione artigianale in legno a quella industriale non sia andato disperso. Oggi Italcraft è un marchio di Cantieri Navali del Golfo di cui è la divisione di porto. Il ricordo di una delle barche che hanno fatto la felicità dei pescatori sportivi degli anni Ottanta ci ha spinto a interessarci dell'Ital 30: la versione italiana dei piccoli fisherman americani che battevano le coste della Florida e i Caraibi. Alcuni considerano il modello un tentativo privo di classe di imitare barche di nome più prestigioso, ma non siamo d'accordo, anche se l'ispirazione al Bertram 30 è più che palese.

L'operazione fu ispirata a trasferire le qualità nautiche di una carena a V molto pronunciata, un pozzetto enorme per le dimensioni della barca e la

proverbiale solidità costruttiva "a stelle e strisce" in un prodotto nazionale. Il successo della formula è confermato dal fatto che, a un quarto di secolo di distanza, siamo davanti a una barca ancora interessante e che mantiene un valore di mercato tutt'altro che trascurabile.

La prova

L'esemplare in prova ha circa 20 anni, ben mantenuto e originale. L'aspetto esteriore mostra senza ombra di dubbio la parentela con i fisherman cui si è ispirato il cantiere, e i volumi di prora risentono in modo determinante dalla profondità della V di carena. L'uscita di poppa mostra un *deadrise* molto pronunciato e suggerisce la necessità di una robusta motorizzazione per spuntare velocità di spicco.

Ovviamente tradizionali le linee d'asse con eliche a tre pale e assi piuttosto lunghi per arrivare fino ai motori che sono posizionati molto avanti per ottenere il massimo spazio in pozzetto. I timoni sono

collocati direttamente sullo specchio di poppa e i flaps non molto grandi indicano la scarsa necessità di interventi sull'assetto longitudinale.

Ciò che colpisce maggiormente l'occhio è la totale assenza del prolungamento del flybridge a coprire il pozzetto. E' questa una scelta ben precisa e finalizzata all'attività di pesca in quanto il tendalino a compasso che equipaggia la quasi totalità di queste barche può essere chiuso in



pochi istanti trasformando il pozzetto in un'autentica piattaforma senza alcun impedimento per il movimento delle canne da pesca.

Abbiamo notizia di interventi sullo specchio di poppa di altri esemplari di Ital 30 per ricavare una *tuna door* che

permetta un accesso più facile alla plancetta di poppa. Anche se questo intervento altera l'originalità della barca, deve essere riconosciuto che la comodità di accesso ne risulta esaltata e potrebbe essere interessante valutarne l'opportunità. Ovviamente l'operazione non è semplice né economica in quanto è necessario rinforzare lo specchio che perde la continuità della sua struttura.

Gli interni sono razionali e in linea con la destinazione della barca. Non esiste timoneria interna e di ciò si avvantaggia molto la dinette che offre un divano a C sulla dritta che, abbassando il tavolo, può essere trasformato in cuccetta di fortuna (con un po' di fantasia e ottimismo si può pensare ad un letto matrimoniale). Più avanti, un capace armadio si colloca fino alla cabina di prora. Sulla sinistra troviamo un ampio locale per i servizi igienici e una cucina a L degna di tale nome che, anche se offre due soli fuochi, è dotata di una lavello con piano scolapiatti e una ampia superficie di lavoro. La luminosità è totale grazie alle finestrate che corrono tutto attorno alla tuga e sui fianchi: sono di tipo a cristallo scorrevole, garantendo così un'aerazione ottimale. Nella norma la cabina di prora con il portello d'ispezione del pozzo della catena che,

caso raro a trovarsi, scende sottocoperta distante dalla paratia e non bagna così i materassi della cuccetta (cosa che invece capita in barche ben più blasonate).

La propulsione è quella più diffusa all'epoca sul modello e si basa su una coppia di entrobordo diesel

Aifo da 165 cv ciascuno ospitati nei cassoni del pozzetto, che risulta così molto ampio e basso sull'acqua. Sulla potenza dei motori è opportuno specificare che non è raro che per la stessa unità si esprimano due valori differenti: 165 e 180 cavalli.

Abbiamo approfondito la cosa interpellando direttamente il produttore che ha motivato la confusione con il fatto che lo stesso propulsore veniva omologato in Italia per la potenza inferiore mentre all'estero era venduto per quella superiore. Nessuna svalutazione commerciale quindi per le barche proposte con il 165 rispetto a quelle inserionate con il 180, si tratta degli stessi motori. L'uscita in mare ha avuto luogo nelle acque della Versilia,

ben distribuite e motori in linea d'asse: buone in ogni condizione. Un appunto va però mosso alla timoneria che si avvale di un sistema a cavo che, sebbene la stazione di comando sia singola (non c'è timoneria interna), risulta pesante e quindi affaticante in manovra. Qualcuno obietterà che queste barche si manovrano con i motori e che i timoni servono solo per la navigazione, ma la soluzione ideale è quella di montare un bel pistone idraulico, morbido nell'azionamento e affidabile.

Usciti in mare aperto, dopo aver abbandonato il ridosso del promontorio che ci riparava dal vento, la barca è stata investita da raffiche al traverso e ha assunto un leggero sbandamento sottovento che ha consigliato l'uso degli stabilizzatori d'assetto. Qualche grado di inclinazione positiva al flap di sottovento, e la situazione è tornata alla normalità. Assieme al vento sono poi arrivate anche le creste del mare vivo ed è stato necessario alzare un po' la prora per evitare docce gelate per gli spruzzi del mascone, anche perché il basso parabrezza risulta essere più estetico che funzionale. Anche in questo caso la situazione è gestibile e la carena ha permesso un sensibile cambiamento di assetto con pochi gradi di intervento sui flaps. La velocità massima raggiunta in queste condizioni non è quella massima esprimibile e non abbiamo potuto spingerci oltre i 20 nodi. E' comunque ragionevole ipotizzare che, in condizioni di mare calmo e assetto ottimale, la velocità di

zione è gestibile e la carena ha permesso un sensibile cambiamento di assetto con pochi gradi di intervento sui flaps. La velocità massima raggiunta in queste condizioni non è quella massima esprimibile e non abbiamo potuto spingerci oltre i 20 nodi. E' comunque ragionevole ipotizzare che, in condizioni di mare calmo e assetto ottimale, la velocità di

con condizioni meteomarine che parevano studiate apposta per valutare le qualità nautiche e di robustezza di questo modello che nacque, seppure per consentire crociere non lunghissime, con dichiarate ambizioni alturiere. L'onda vecchia formata dalle perturbazioni dei giorni precedenti non era molto ripida ma era incrociata con il mare vivo causato dal vento fresco: situazione non agevole per carene di scarso valore.

Sulle qualità di manovrabilità in acque ristrette inutile dilungarsi, sono quelle tipiche di barche non troppo grandi, con superfici esposte al vento



Sopra: ben progettata la cucina. Sotto, la comoda dinette sulla dritta, trasformabile in cuccetta, e l'accesso alla cabina a V di prua. A lato, l'unica timoneria sul fly.



I concorrenti

Anzitutto l'Ital 30 si deve confrontare con i fisherman americani e il primo modello che immaginiamo come competitore è il Bertram 30. Le lodi su questa barca si sono sprecate ma non vediamo quell'abisso che molti pongono tra le due costruzioni. La quotazione dell'americana è inoltre ben più elevata e non è raro che le richieste possano arrivare al doppio di quella dell'Ital 30.

Tra i prodotti di cantieri italiani vediamo possibile un paragone con il DC 9, anche se i punti di contatto dei due modelli non sono poi molti. La quotazione di modelli coetanei è abbastanza simile e, anche se la seconda offre una cabina in più e la doppia timoneria, le dimensioni del pozzetto non sono paragonabili. Di questa barca abbiamo già scritto in passato su questa rubrica ed è possibile leggere l'articolo anche sul nostro sito.

punta possa essere prossima ai 24-25 nodi. Considerando il tipo di barca e la potenza non esuberante dei motori, la prestazione è tutt'altro che sprezzabile. La rumorosità in navigazione tanto in pozzetto quanto in dinette è media ma va segnalato che la coibentazione della sala macchine è quella originale e, sostituendola con materiale nuovo e più efficace, la riduzione del rombo è assicurata.

La costruzione

Quanto di più tradizionale e solido può venirvi in mente è ciò che troverete aprendo portelli e gavoni su un Ital 30. Laminazione manuale di stuoie di importante grammatura, rinforzi a omega e in compensato resinato, paratie incollate in modo impeccabile. Dopo vent'anni di navigazione, la barca della nostra prova è un monolite. Nessuna scollatura neppure nelle fazzollette più leggere e gelcoat invecchiato ma compatto grazie alla grande solidità del laminato su cui è steso. La carena non presentava danni da osmosi e, per quanto dopo tanti anni di esercizio sia più che lecito pensare a un trattamento che rinnovi la protezione ai laminati che dovrebbe assicurare il gelcoat, ci è capitato di trovare barche che i più ritengono indistruttibili in peggiori condizioni.

E' ragionevole pensare che la nostra barca, curata e seguita, navigherà senza preoccupazioni per almeno altrettante miglia quante quelle che ha finora percorso.

Difetti

Non è facile essere severi con questo modello. Di certo motori più performanti non sarebbero spiacevoli anche se una ventina di nodi di velocità di crociera rappresentano in realtà una prestazione più che dignitosa. La timoneria idraulica in sostituzione di quella meccanica è un aggiornamento auspicabile e anche la rumorosità è un po' eccessiva. Una coibentazione più efficace migliorerà la situazione. Un riparo dal vento della corsa più efficace conclude l'elenco delle cose che si possono cambiare ma che non riteniamo determinanti.

La valutazione

La quotazione del mercato si aggira attorno ai 50.000 euro per unità ben tenute e mediamente dotate. E' una valutazione interessante e, se la barca non presenta danni significativi, vale la pena di prendere in esame l'acquisto, anche perché la stabilità dell'investimento è più che garantita.

Identikit del perfetto armatore

E' un pescatore e comunque un amante della navigazione anche quando il mare è impegnativo. Ci

piace pensare a una persona molto concreta, che non ama farsi notare e che si aspetta un comportamen-

to professionale dalla propria barca. E' un oculato investitore dei propri averi.

