

Fisherman si scrive con la B, quella di Bertram naturalmente, in questo caso il 31'. Il capolavoro di Ray Hunt (quello dei pattini longitudinali) è probabilmente la barca da pesca sportiva americana più famosa, più classica, più diffusa e dotata di maggior fascino nella fascia dei 9/10 metri tra tutte quelle prodotte al mondo. La commercializzazione di questo yacht iniziò nel 1962 a Miami per opera dell'allora giovane cantiere di Dick Bertram e fino al 1983, anno di cessazione della produzione, uscirono dagli stabilimenti un totale di 1.860 esemplari realizzati in tre diverse versioni: Flying Bridge, Sedan e Bahia Mar. In quell'anno il prezzo di vendita della versione base era di circa \$ 20.000, cioè parecchio meno delle più interessanti offerte reperibili sul mercato internazionale per i primi modelli prodotti. Il Bertram 31' è un'imbarcazione che, a dispetto della veneranda età di quasi mezzo secolo, grazie ad una miriade di club, di cantieri specializzati nel restauro specifico di questo modello e alle sue indiscutibili doti, ha ancora un futuro invidiabile. Questo piccolo fisherman presenta un numero talmente elevato di particolarità che risulta difficile elencarle tutte. Il Bertram 31 nella sua versione base è una barca che si sviluppa sul piano orizzontale offrendo grandi spazi. L'impressione estetica, che si ricava dalla vista laterale, specie se lo yacht è dotato di tuna tower e outriggers, richiama alla mente atmosfere caraibiche hemingwayane. La specializzazione verso le attività sportive è esasperata in ogni particolare, ma l'equilibrio del disegno è tale che tra altri 50 anni non si potrà guardare questa barca senza provare emozione. Anche le caratteristiche dinamiche sono orientate verso le esigenze della traina d'altura e del diving, offrendo spazi inusitati per le dimensioni fuori tutto e una leggerezza della costruzione che permetterebbe di godere di onorevoli medie anche con una modesta potenza.

Le caratteristiche generali del 31, per quanto l'angolo di deadrise collochi questa carena tra quelle a V profondo, sono orientate verso condizioni non esasperate: i volumi pieni dei masconi, necessari ad offrire volumi accettabili alla cabina di prora, tendono infatti a rendere bagnata la coperta con vento e mare sostenuti. Manovrare la barca è un gioco da ragazzi. Dal flying bridge la visibilità e la sensazione degli ingombri è paragonabile a quella che si percepisce dalla consolle di un gommone. La barca ruota praticamente attorno a un asse verticale virtuale passante per il posto di guida e, se si opera con la dovuta calma, è possibile eseguire manovre "al centimetro" senza l'aiuto di equipaggio. Chi ama le uscite in solitario potrà comunque installare un doppio comando dei motori in pozzetto che permette una maggiore immediatezza in delicate fasi di pesca o in caso di ormeggio. Guadagnato il mare aperto, la barca naviga con sicurezza sull'onda in caduta e mantiene una velocità più che accettabile senza "sbattere". I movimenti di rollio e beccheggio sono molto dolci e di ampiezza limitata grazie al baricentro eccezionalmente basso che contiene gli angoli a livelli di riferimento. La leggerezza della costruzione (attorno ai 5.000 kg) è intuibile in quanto, spostandosi da una murata all'altra, si avverte la variazione dell'assetto laterale. Dando gas la planata non è fulminea – non dobbiamo dimenticare che la carena è profonda – ma appena la barca "esce", la progressione è notevole e in breve si raggiungono i 28 nodi conservando una rassicurante sensazione di sicurezza che permette di evolvere senza ingavonamenti né, tanto meno, perdite di controllo.

La laminazione del 31 è realizzata a mano, in single skin, in resina ortoftalica di spessore non molto generoso e, per questo motivo, i rinforzi longitudinali e trasversali dello scafo sono curati in modo particolare. Ciò ha permesso di contenere il peso complessivo pur mantenendo una rigidità generale più che accettabile.

I motori sono posizionati centralmente e molto in basso a tutto vantaggio delle qualità nautiche. Alzando i cofani motore è possibile intervenire con facilità per la manutenzione ordinaria. L'organizzazione degli spazi sotto il pozzetto è progettata per la massima

praticità ed è abbastanza agevole raggiungere gli elementi principali (trasmissioni, timoni e scarichi).

La parte più importante e fruibile di questo modello è proprio il pozzetto che, oltre a offrire spazi inconsueti per le dimensioni della barca (la larghezza di quasi 3,40 è tra le più ampie al tempo), l'altezza delle murate è molto contenuta e permette di eseguire tutte le attività della pesca sportiva o della subacquea nel massimo comfort. Pratica la scala a tre gradini in acciaio per accedere al flying bridge che è rimovibile per consentire il ribaltamento del cofano del motore di dritta. La timoneria (nel modello flying bridge il posto di guida è solo esterno) è quella tipica dei fisherman dell'epoca, con il timone quasi orizzontale e una consolle elementare. Varie le versioni per il divanetto che può ospitare tre persone compreso il timoniere. Il passaggio dal pozzetto alla dinette è possibile scendendo ad un livello più basso. Entrando si accede a un locale molto luminoso grazie alle finestre della zona giorno. La dinette è organizzata con un divano e tavolo da pranzo sulla sinistra e una cucina essenziale a dritta. Scendendo ancora si accede alla cabina di prora trovando nel passaggio il quadro elettrico sulla sinistra e un piccolo armadio sulla dritta. L'altezza in dinette è accettabile, mentre è molto ridotta in cabina.

Il Bertram 31 è l'ideale per gli amanti della pesca e per crociere a breve raggio. La linea è datata, ma mantiene un grande fascino.

I dati Lunghezza f.t.: mt 9,42; larghezza mt 3,24; dislocamento tra 5 e 6 tonn. a seconda degli allestimenti e dotazioni.

I prezzi più interessanti si possono ovviamente trovare negli USA dove si parte da prezzi minimi di circa \$30.000 per una barca dei primi anni 60 che necessita di importanti interventi fino a \$ 200.000 per uno yacht completamente ristrutturato nel rispetto della tradizione e rimotorizzato diesel. L'importazione implica la necessità di sottoporre lo yacht a certificazione CE con i relativi costi.