

INTRODUZIONE

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. Come qualsiasi altra barca presenta alcuni problemi che analizzeremo, proponendo le soluzioni che sono state adottate dagli esperti. La prima osservazione è che il Bertram 31 nella sua versione base è una barca che si sviluppa sul piano orizzontale offrendo grandi spazi a discapito di volumi interni e di altezze pensate per permanenze brevi e per utenti veramente "sportivi". 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.

PROVA

La prova Il modello della prova è uno yacht prodotto nel 1973. Il test si è svolto nell'Alto Tirreno in una giornata dal clima estivo: mare non particolarmente formato e assenza di vento. 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. Il buon numero di unità di questo modello presenti sul mercato ci ha dato modo di testare nel corso degli anni vari esemplari motorizzati con diversi propulsori, prevalentemente diesel e in differente stato di conservazione. La barca del test era dotata di due motori Cummins 6 cilindri in linea da 157 kW che, per le caratteristiche dello scafo, l'autonomia permessa dal serbatoio e gli spazi a disposizione sotto i cofani dei motori, rappresentano una soluzione interessante con navigazioni di trasferimento veloci e buona affidabilità meccanica. Manovrare la barca in acqua anche molto ristrette 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 al limite del possibile. La rumorosità sia ai bassi che agli alti regimi dipende dalla coibentazione dei cassoni che coprono i motori e la faccia inferiore del pagliolato del pozzetto. E' quindi possibile che su

due barche gemelle il livello sonoro sia sensibilmente diverso. E' inoltre da tenere presente che a seguito di interventi di ristrutturazione più o meno radicali e fedeli, è possibile trovare pagliolati in compensato rivestito in materiale plastico (bianco con finta dogatuta e fughe scure), in compensato rivestito in teak e, nei modelli più recenti, in p.r.f.v. (ancora da notare che tra le molte parti speciali prodotte in America, è disponibile un pozzetto completo realizzato in p.r.f.v. che può essere installato anche nelle unità più datate). Guadagnato il mare aperto, la barca naviga con sicurezza sull'onda in scaduta 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. Alla massima velocità l'impatto con le onde non è più tanto dolce e, nel corso di visite effettuate su altre unità, non è stato infrequente rilevare cricature del gelcoat lungo i pattini nella zona dei masconi. Tale fenomeno è dovuto principalmente ad un uso esasperato dello yacht che, costruito con laminati di spessore contenuto, presenta una certa flessibilità del fasciame che mette in crisi il gelcoat datato. Sempre navigando ad alta velocità, è frequente che gli spruzzi di prora giungano a investire il posto di comando sul flying bridge, ricordando ancora una volta che la velocità, specie se la navigazione si svolge con tempo perturbato, non è una delle prerogative del progetto di questo modello. Rientrati in ormeggio, specie se i passavanti laterali sono bagnati, è necessario porre attenzione al passaggio dal pozzetto al posto di manovra di prora a causa delle dimensioni non molto generose dei corridoi e l'assenza della battagliola.

COSTRUZIONE

Costruzione 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. L'incremento delle potenze installate e un uso talvolta non riguardoso ha creato qualche problema ad alcune unità che, come sopra accennato, presentano fatiche nel gelcoat della carena lungo i pattini longitudinali. Per quanto abbiamo esaminato un buon numero di unità non abbiamo mai rilevato danni di gravità superiore e ciò, considerando l'età media degli scafi, è una conferma della buona costruzione. L'assorbimento di umidità e gli eventuali danni sono da valutare caso per caso in quanto è abbastanza probabile che su yacht ultraventennali sia già stato applicato un trattamento antiosmosi. Qualche problema ancora si rileva nei pannelli in legno compensato posti a rinforzo dei cavalletti degli assi portaelica (speroni) e non è raro che si debba ricorrere a interventi radicali per sostituire le parti danneggiate dalla vetustà e dall'umidità che può arrivare al legno attraverso la lesione del rivestimento in resina dello stesso. I motori sono posizionati centralmente e molto in basso a tutto vantaggio delle qualità nautiche. Alzando i cofani che li coprono è possibile intervenire con facilità per la manutenzione ordinaria. L'organizzazione degli spazi sotto il pozzetto è progettata per la massima praticità e, posto che eventuali lavori di ristrutturazione non abbiano ridotto le possibilità di accesso, è abbastanza agevole raggiungere gli elementi principali (trasmissioni, timoni e scarichi). Da porre attenzione alle dimensioni degli assi portaelica, qualora siano state incrementate le potenze dei motori e/o sostituiti i propulsori

a benzina con altri diesel in quanto, fino ad incrementi limitati e con rapporti di riduzione degli invertitori contenuti (1,4/1 o meno) è possibile mantenere il diametro originale sostituendo gli assi in acciaio con altri in metallo a più alta resistenza (tipo Aquamet 17 o 22) mentre se la variazione è significativa, è necessario eseguire in calcoli previsti dai Registri e dimensionare diversamente assi, cavalletti e tenute. Anche le eliche, ovviamente dovranno essere calibrate sulle nuove caratteristiche. Per quanto riguarda l'impianto elettrico, salvo di non trovarsi in presenza di uno modello su cui sono stati eseguiti lavori di rifacimento totale, è possibile dei componenti vecchi o mantenuti male. L'impianto idraulico si basa su valvole di buona qualità che, di norma, si conservano nel tempo ma, anche in questo caso, è necessario porre attenzione allo stato dei passascafo, delle linee e delle fascette stringitubo che, se originali, saranno certamente da sostituire.

POZZETTO E INTERNI

Pozzetto e interni 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. Si può obiettare che la zona non è molto riparata e che i cofani dei motori sono un po' invadenti, ma questo è lo scotto da pagare per ottenere un piano di calpestio molto basso sul livello di galleggiamento. 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. E' necessario segnalare che è raro trovare un Bertram 31 che sia esente da significativi problemi di corrosione alle strutture in lega leggera realizzate con alluminio di qualità non eccelsa. Il ripristino, qualora sia necessario, non è da sottovalutare sia per la difficoltà di eseguire nuove strutture perfettamente identiche all'originale, sia per l'impegno di manodopera e quindi per il costo finale. Da valutare l'installazione di un kit di modifica. Il layout prevede sulla dritta un bagno di dimensioni accettabili e con una grande superficie vetrata apribile. 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. Questa è dotata solo di un passo d'uomo cieco e risulta quindi, in contrapposizione con la situazione della dinette, molto buia. E' da segnalare che, per mantenere nelle migliori condizioni e migliorare il Bertram 31, negli Usa sono presenti numerosi cantieri che producono kit specifici (dalla stampata in vtr del pozzetto, agli interni della cabina, alla paratia poppiera della dinette, al box di presa d'aria dei motori, alla consolle della timoneria, alle cornici delle finestrate etc.).

SCHEDA

L'armatore tipo Imbarcazione ideale per gli amanti della pesca e per crociere a breve raggio. La linea è datata, ma mantiene un grande fascino. I difetti Per quanto riguarda l'opera viva è da preventivare un monitoraggio dei danni dovuti all'idrolisi della resina poliestere ortoftalica e, all'occorrenza applicare un trattamento epossidico. Da accertare la

presenza di eventuali cricche nel gelcoat lungo i pattini Hunt con le conseguenti maggiori infiltrazioni di acqua nel laminato. Il problema non si può trascurare a lungo e la riparazione è piuttosto costosa, solitamente si pone rimedio nel corso dell'applicazione di un ciclo antiosmosi. Il fissaggio dei cavalletti degli assi portaelica è un altro punto "delicato" e non è male tenerne d'occhio lo stato. La riparazione è impegnativa ma definitiva per molti anni. Le teste (sommità) delle losche dei timoni erano in origine supportate da tavolette singole che, col tempo possono perdere di rigidità e causare un'oscillazione della struttura. E' consigliabile realizzare una struttura continua che ponga in collegamento le due losche ottenendo un irrigidimento generale del sistema. Una certa fragilità si può notare nella zona della falchetta realizzata di stampo e gli urti all'ormeggio possono causare lesioni nella vetroresina. La riparazione è da preventivare qualora si decida di effettuare una verniciatura completa di coperta e sovrastruttura. L'assenza della battagliola è giustificata dagli spazi ridotti dei passanti e da ragioni estetiche ma, di fatto, rappresenta un limite per la sicurezza in situazioni non ottimali. Il degrado delle strutture delle finestre è forse il danno più ricorrente e costoso da risolvere. E' necessario porre molta attenzione perché rappresenta un limite e una spesa tutt'altro che trascurabile.

I dati Lunghezza f.t.: mt 9,42; larghezza mt 3,24; dislocamento tra 5 e 6 tonn. a seconda degli allestimenti e dotazioni. Le alternative Oltre alle barche prodotte da altri costruttori ispirandosi in modo più o meno palese al Bertram 31 e che si possono in qualche modo confrontare con questo modello (ad esempio i Blackfin), si devono porre in concorrenza anche altre barche dichiaratamente ispirate (o pantografate) a questo classico e che possono essere reperite sul mercato Usa. La quotazione Il prezzo del Bertram 31 può variare molto in funzione dell'età dello yacht. I prezzi più interessanti si possono ovviamente trovare negli USA dove si parte da prezzi minimi di circa \$ 25/30.000 per una barca dei primi anni 60 che necessita di importanti interventi fino a \$ 170/190.000 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. In Italia una quotazione corretta per una unità dei primi anni 70 si può quantificare attorno ad 80.000 Euro per arrivare ai 110/130.000 Euro per unità ben ricondizionate. La potenza media della motorizzazione più gradita è di 200/250 cv per motore. COSTI Interventi (riferiti a quelli medi in Alto Tirreno) Pozzetto in teak: e 10.000/12.000 Polizza Corpi: e 1.000/1.500 In cantiere Trattamento antiosmosi: e 10.000/12.000 Verniciatura totale con prodotti Awl Grip / Awl Craft e 10.000/12.000 Trattamento antivegetativo (preparazione carena e 2 mani a matrice dura) e 800/1.000 Alaggio, idropulizia carena, taccatura, varo e 600/800 Sosta a terra all'aperto al giorno e 20/30 Sosta a terra al coperto al giorno e 40/60 Costo posto barca all'anno Liguria/Toscana e 5.000/10.000



Its neat, its cool, Ray Hunt designed it, and everyone loves it even if they wouldn't own one. And despite the fact that Bertram made 3 additional variants of the 31 hull, when you hear people talking about the Bertram 31, this is it. Possibly the most famous sport fishing boat ever built, continuously in production for 25 years right up to 1986, with the last year dubbed the "Silver Anniversary Edition."

We get a lot of requests for a review of this boat, but we have to wonder where the requesters have been living for the last quarter century. We didn't think a review would be necessary. Still don't, for that matter. But when we stopped by the Merritt Boat Works in Pompano recently and saw this one being gussied up, we took a look see and a few pix. Merritts, of course, is one of those places where, if you have to ask the cost, you are probably in the wrong place. But someone had sprung the sluice gates open on this little beauty, starting with a new paint job.

Its one of the few you'll see with a full tuna tower, whereas most with towers will be a marlin tower which is probably a much better choice for a small boat. All that weight up top can make a boat, well, a bit wobbly. This is a fishing boat and you shouldn't make the mistake of thinking that its good for much of anything else, except scuba diving, for which use it also excels. I once did a Bahamas trip with four guys for a week. intending to sleep aboard, after two days we were off in seach of hotel rooms. The cabin is good for storing stuff and taking a leak, but not much else. Its mainly for the hale and hearty, for there is no escape from the sun and weather on this boat unless you want to relax in a box.

There is plenty of horizontal space, but little vertical space. As you can see in the above photo, there is no depth to the hull; its designed to place you close to the water -- and that's all. Storage? Forget it. What little there is won't keep anything dry. If you are 6-2 and 240, you probably won't like this boat much; its better scaled to smaller people. Like 5-8 and 160. A lot of folks think that this boat is built like a tank. Its not. The weights varied over the years from 10,000 to 12, 000 lbs., very light for a 31 footer. Actually she's 30'-7".

At that weight she does okay with smaller engines, which are desiraeable from

her limited fuel capacity standpoint. But who the heck wants small engines in a boat like this? Damn the torpedoes, etcetera, full speed ahead. Chop a hole anywhere and you'd be surprised at how thin the laminate is. Fortunately her builders knew how to get strength from thin laminates. And they did. Although they're not beyond stress cracking along the toe rails, which is quite prevalent. The early models had wood decks and you know what that means Its a wet boat. Big time wet, because its got a full bow with little flare. And its a southern boat, because I sure wouldn't want to be out in cold waters in this one. You won't stay dry even on the bridge. Speaking of which, on the older models is much too small. The side coamings are a good 14" in on each side, making it terribly cramped with a bench seat (which was standard) or two chairs. Notice on this one there is only one pedestal chair. On later models the bridge was mercifully widened.



The old style bridge is quite narrow. This one's only got one chair.



The cockpit is just plain huge and looks especially good when overlaid with teak.

The very wide (for her time) 11'-2" beam without chine flats means that shes

not as deep veed as you'd expect of a Bertram. She does very well, but she's not going to carry 22 knots into a three foot head sea. You'll get by with 16 kn, and can do 22 in two footers with a bit of kidney crunching. But her real strength is sea kindliness at trolling speeds. This is not a boat that does whip-snap rolling or pitching to throw you off your feet. That's a critical feature for any serious fishing boat where the ability to remain standing up is so important. Her VERY low center of gravity and engines amidships makes this as stable and smooth rolling a boat as you're going to get.

The cockpit deck is a whopping 14 feet long, although the engine boxes take up the forward third. Even so its a huge deck where even a full tournament chair won't cramp the action. But the cockpit depth is also a little disconcerting from the standpoint that it will hit the average sized person just at, not above the knee. There's a real problem here when leaning over the gunwale to grab a leader, as your foot wants to slip and send you over the side. The Blackfin 29 and 32, whose designers I suspect more or less copied the 31 SF, corrected this by adding another 4 inches of gunwale height. It makes a world of difference.

This is also a very simple, uncomplicated and easy boat to maintain. It just doesn't get much easier than this because there isn't much there, and what is there is easy to reach. *Its the kind of boat to own if you don't use your boat much* because there's so little there to go to rot and ruin. Note the emphasis there, guys?

Unquestionably what made this boat such a big seller are her gorgeous lines. Here it is three decades later and it is still just as attractive to contemporary eyes as ever. Once again proving that good design is timeless. In the last ten years a lot of these boats went into decline and you could pick up a run down copy pretty cheap. But they're making a comeback now and prices are escalating, though there's still a few bargains to be had. This is definitely a boat worth dumping a bunch of money into.

For a project boat, they don't get any easier than this. Just remove the engine boxes and the engines come right out. The decks are loaded with hatches and a very large removable section over the fuel tank in the center on models with glass decks. They're easy and inexpensive to paint, and with a new AwlGrip job these boats can really sparkle. If you're going to buy one, spend some money on paint. It will look absolutely like new and you'll never regret it. Even if you have to finance it. Accented with teak covering boards, or even a teak overlay on the cockpit, the boat really shines. But while teak has justifiably gone out of fashion because of high maintenance, the teak deck looks incredibly good on this boat, nicely setting off all that whiteness.

Owning one of these is about pride in ownership. Its about people who love fine boats. If you haven't fallen in love with her (Oh, yeah, it is a HER!), go buy a lesser breed. Don't disgrace the Gods of the Sea and yourself by buying and neglecting one of these classics.