

BUONE BARCHE PER CAPITANI CORRAGGIOSI

I motoscafi firmati Dellapasqua sfidano l'Atlantico

DC9 e DC10 cavalcano l'onda del successo, mentre il prestigioso cantiere nautico ravennate prepara il rilancio in grande stile. Guardando a Oriente...



di Fausto Sartini

MARINA DI RAVENNA - Seduto sull'ampia poltrona dietro la scrivania ingombra di carte del suo ufficio, in Via del Marchesato, sembra un'aquila pronta a puntare la preda. Fuori, nel piazzale del cantiere, l'asfalto ribolle sotto il sole estivo, mentre la gente a passeggio nell'area portuale di Marna di Ravenna avrebbe una gran voglia di relax e di dimenticare le vicissitudini della vita quotidiana legate alla crisi

economica peggiore degli ultimi cinquant'anni. Ma lui, **Giancarlo Dellapasqua**, ai gradi del termometro dà poca importanza: c'è da lavorare sodo come sempre (anzi, più di sempre) per superare l'impasse che sta bloccando il settore della nautica. Il nome (e il marchio) Dellapasqua sono sempre stati sinonimo di prestigio, sia per Ravenna che per la cantieristica italiana. Una garanzia di efficienza, intelligenza progettuale e commerciale, lungimiranza, attenzione massima per i particolari. E poi stile. Unico, apprezzato da chiunque prenda il mare con lo spirito giusto, cioè quello del rispetto per le imbarcazioni e del timore per l'elemento naturale. Prendere i comandi di uno scafo firmato Dellapasqua significa prepararsi a vivere una piccola-grande



avventura, calarsi in una realtà in equilibrio tra l'amore per lo sport, la passione per gli spazi aperti, il gusto per la perfezione strutturale delle barche, la voglia neanche troppo nascosta di uscire dai canoni della vita di tutti i giorni.

Tutte cose belle, affascinanti. Ma al di là dell'aspetto puramente lirico è necessario fare i conti con il frangente economico che sta attraversando il cosiddetto Bel Paese. "La nautica in questo momento rappresenta uno dei campi lavorativi più falciati dalle scelte politiche - mette subito in chiaro il patron dell'azienda ravennate -. A livello governativo non si sta facendo nulla per rilanciare il mercato e intanto i clienti hanno paura, l'applicazione della tassa di stazionamento, i controlli esasperati e la continua pressione fiscale su chi possiede un'imbarcazione hanno provocato il fuggi fuggi generale dalle nostre coste e dai migliori cantieri nazionali. Gli armatori si sono già orientati verso i porti della Croazia e della Grecia, tanto per fare un esempio vicino alla realtà romagnola. Quello provocato dalle normative di Monti lo definirei una sorta di "terrorismo nautico". In questo senso, anche l'UCINA (l'associazione dei cantieri e delle industrie nautiche, legata a Confindustria, n.d.r.) ha grosse responsabilità.

E dire che nel 2012 il Salone di Genova aveva generato segnali positivi. In chiave marinara ho conosciuto molti capitani coraggiosi, ma in questo caso devo dire che ne abbiamo avuti due "molto disastrosi". Mi riferisco all'ex premier Mario Monti, per quanto concerne la politica, che, con la sua legge sulla nautica, ha fatto fuggire 22 mila barche dai porti italiani e a Francesco Schettino per ciò che riguarda l'immagine della Marina italiana nel mondo. Un'aspetto, quest'ultimo, che è da rivalutare come merita assolutamente, ci mancherebbe altro, non dimenticando poi i due capitani inquisiti per la Demolizione della torre Piloti di Genova con 9 morti sulla coscienza".

Un'azienda storica capace di trovare nuovi spunti imprenditoriali

Di recente, la società Giancarlo Dellapasqua Srl ha rilevato l'intero complesso aziendale della Cantiere Nautico Dellapasqua DC. Oltre a portarne il nome, la nuova società risulta interamente detenuta dallo storico fondatore del noto gruppo ravennate. L'impegnativo investimento, infatti, vuole dare un segnale inequivocabile di come la migliore imprenditoria italiana sappia reagire concretamente all'attuale crisi. "Possediamo serietà, orgoglio, coraggio e lungimiranza - sottolinea Giancarlo Dellapasqua -. Il nostro marchio è conosciuto e apprezzato da mezzo secolo da tutto il mondo della nautica e sarà rilanciato con maggior vigore soprattutto verso i mercati internazionali, extraeuropei in particolare, dove il "made in Italy" di qualità è fattore di indiscusso successo".

Il gruppo DC, oggi prevalentemente costituito dalla Giancarlo Dellapasqua Srl e dalla Immobiliare DC Srl (quest'ultima proprietaria di tutti gli stabilimenti industriali) ha completato in questi mesi il processo riorganizzativo e adesso è in grado di operare in modo flessibile e tempestivo per far fronte alle necessità di una clientela sempre più esigente, soprattutto quella estera.

La gamma va da 7,5 ai 18 metri di lunghezza, ma nel prossimo futuro si prevede, oltre che una rivisitazione generale di tutti i modelli, l'ampliamento della serie Elite con hard top che interesserà i modelli DC 9 e DC 10 per i quali sarà anche realizzata un'avveniristica versione ibrida/elettrica con sistema brevettato. Il Gruppo DC sta anche portando avanti un progetto specialistico per costruire imbarcazioni da pesca in partnership con un prestigioso gruppo extraeuropeo che si incaricherà della distribuzione nel proprio Paese. Oltre alla storica sede ravennate, il Gruppo DC sta sviluppando il presidio commerciale presso il Porto Turistico di Loano dove è in esposizione il suggestivo DC 7 Elite, con motorizzazione Ferrari (pezzo unico non in vendita). Date le numerose richieste il modello DC 7 Elite sarà inoltre proposto come tender dimegayachts, completamente personalizzato dall'armatore che potrà decidere di motorizzarlo con i più prestigiosi propulsori automobilistici come Ferrari, Porsche, Bentley, ecc.ecc. debitamente marinizzati da uno dei massimi professionisti del settore.

Le soluzioni tecnologiche adottate sono e resteranno all'avanguardia, come il successo di questi anni ha dimostrato, e consentiranno al gruppo di mettere a disposizione della clientela sempre più esigente e professionale eleganti imbarcazioni che della capacità di "stare sul mare" in sicurezza fanno la loro bandiera. Proprio presso il Porto ligure è stato posto in esposizione il suggestivo DC 7 Elite, con motorizzazione Ferrari, pezzo unico non in vendita, che è frequentemente oggetto di grande interesse e curiosità da parte della clientela straniera in visita al cantiere. A testimonianza della qualità costruttiva al top nel settore.

Una particolare cura ed attenzione, rara per il settore, sarà dedicata all'attività di post-vendita dove è risaputo che l'assistenza e le garanzie fornite dallo stesso costruttore sono il fattore critico di successo più importante per l'acquisto ed il successivo utilizzo di un'imbarcazione.



Capitani coraggiosi al timone di un DC 9. Il diario di bordo del viaggio da Livorno a Capoverde

Nel mese di giugno un DC 9 varato nel 2005, attrezzato per la pesca d'altura, ha compiuto un'autentica impresa, sfidando le difficilissime acque dell'Oceano Atlantico con due "capitani coraggiosi" a bordo. E' stata la conferma (ma probabilmente non ce n'era bisogno...) dell'estrema qualità e affidabilità dell'imbarcazione costruita dai Cantieri Dellapasqua nell'ormai lontano 1971. Era in legno, come la versione DC 8 progettata addirittura nel 1965, poi dieci anni dopo divenne in vetroresina e raggiunse l'apice del successo in seguito alla presentazione (ma solo sulla carta...) al Salone di Genova. Ne furono immediatamente venduti dieci esemplari, di cui tre in Francia, con la consacrazione internazionale del Salone di Parigi. Attualmente sono in navigazione ben 500 esemplari, compreso quello che ha fatto rotta da Livorno a Capoverde, mentre il modello DC 9 sta catturando l'attenzione del mercato cinese.

Ma vediamo i passaggi della traversata di 31 giorni nel diario di bordo compilato da **Giorgio Assolari**.

"Abbiamo percorso 2586 miglia in 220 ore vere di navigazione (circa 70 ore in velocità di crociera a 20 nodi e 150 ore dislocanti 7-8 nodi).

1° GIORNO: partenza da Livorno Cala Medicali, rotta per la Corsica porto di Calvi, 90 miglia.

2° GIORNO: Calvi - Ajaccio, 60 miglia.

3° GIORNO: Ajaccio - Mahon (Isole Baleari), 235 miglia.

4° GIORNO: Mahon - La Rapita (Isola di Maiorca), 85 miglia.

5° GIORNO: La Rapita - Ibiza

(fuori dal porto si verifica il primo guasto, rientriamo)

6° GIORNO: fermi a La Rapita

7° GIORNO: spostiamo la barca fino a

Can Pastilla - Palma di Maiorca, 20 miglia.

8° GIORNO: fermi per la riparazione della pompa

9°, 10° e 11° GIORNO: fermi per la sostituzione dei filtri meccanici con pompe elettriche.

12° GIORNO: Can Pastilla - Alicante, 170 miglia

13° GIORNO: Alicante - Mona marina dell'Este, 217 miglia

14° GIORNO: Mona marina dell'Este - Gibilterra Ceuta, 90 miglia

16°, 17° e 18° GIORNO: fermi a Safi per riparare la pompa

19° GIORNO: Safi - Agadir, 135 miglia

20°, 21°, 22° GIORNO: fermi per vento forte

23° GIORNO: Agadir (Marocco) - Puerto Calero (Isole Canarie), 235 miglia

24° GIORNO: Puerto Calero - Las Palmas, 104 miglia

25° GIORNO: fermi per parziale rifornimento

26° GIORNO: Las Palmas - Puerto Rico per rifornimento, 40 miglia, e Puerto Rico - Sal (Cabo Verde), 780 miglia

27° e 28° GIORNO: navigazione dislocante per Sal,

prima notte e seconda notte, rotto il motore di destra

29° e 30° GIORNO: navigazione con un motore, terza e quarta notte

31° GIORNO: alle ore 7 del mattino avvistiamo l'isola di Sal, alle ore 11 arriviamo al porto di Palmera, alle ore 15 la barca si trova alla fonda a Santa Maria.

E l'avventura si conclude con grande soddisfazione.

Consumo totale gasolio litri 6.500 in 220 ore di navigazione effettiva; "capitani coraggiosi ma anche un po' sfortunati se si pensa che l'anno precedente con un mio DC 10, nuovo, hanno percorso il trasferimento da Gran Canaria a Capo Verde in soli 4 giorni consumando circa 2.000 litri di gasolio e senza incontrare alcun problema."



IL DC 10 ALLA CONQUISTA DELL'ATLANTICO

*Dopo 45 anni di produzione un'avventura che riflette il piacere di vivere il mare.
Il Fisherman del Cantiere Dellapasqua impegnato lungo le coste africane*

di Fausto Sartini

RAVENNA - Questo è il rapporto di un'avventura sull'acqua. L'acqua dell'Atlantico, conosciuta con immenso stupore per la prima volta dal "mondo civilizzato" nel 1492: era la fine del mese di ottobre e tutte le responsabilità pendevano sulla testa di un genovese che non credeva più nella sagoma appiattita dell'Orbe Terracqueo. Niente di meno, ma molto di più. Il navigatore non era consapevole di essere in procinto di cambiare la storia e la scienza dell'umanità, eppure ha tirato dritto, verso l'ignoto. Verso le Americhe.

La storia epocale, però, la lasciamo agli studiosi. Noi, su Qui Magazine, per adesso ci occupiamo di un episodio affascinante che si lega alla capacità d'impresa e allo spirito d'avventura, al gusto della sfida tecnologica e sportiva, insieme alla voglia di affermare un progetto, un'idea. Ancora meglio: un sogno. Il tutto, in chiave ravennate.

Diciamolo subito: stiamo parlando di un viaggio oceanico

compiuto sul nuovissimo modello del DC 10 Fisherman del Cantiere "Dellapasqua". Guarda caso, se vogliamo recuperare un ricorso storico, è avvenuta proprio in ottobre. Per la precisione il giorno 23 del 2011, alle ore 14 del pomeriggio da Portorico, nelle Isole Canarie) per celebrare il 45° anniversario del DC 10. A bordo c'erano Dino Lendano e Luca Dal Pozzo, con la speranza di gestire al meglio 2.600 litri di gasolio, incontrare tempo bello e mare calmo, come poi si è verificato solo in parte durante l'intera traversata, effettuata per lo più a una velocità di 6,5 nodi con un migliaio di giri del motore.

"Sono momenti di grande burrasca per il settore nautico, sia in Italia che all'estero - dice Giancarlo Dellapasqua -. Purtroppo quelli che non avevano le barche adatte sono già affondati, quelli che hanno invece barche adatte sono alla "cappa" in attesa che finisca questo cattivo mare, speriamo bene... Dovevamo fare qualcosa di speciale, a questo punto. Penso che non ci sia in Italia un cantiere che, come il nostro,

dopo quasi mezzo secolo sia in grado di riproporre un modello così attuale. Ovvio, abbiamo cominciato quasi mezzo secolo fa con la lavorazione in legno, approdando nel tempo ai materiali sintetici.

Adesso siamo arrivati al top e le nuove tendenze stilistiche si accostano al design classico: la parte poppiera, per esempio, è più arrotondata rispetto al modello del passato e comprende la piattaforma bagno e il disegno del flying bridge, con plancia di comando comprensiva di strumentazioni motori, servita da un comodo divanetto capace di accogliere più persone. Il pozzetto, invece, è dotato di comode panche con gavoni sottostanti ed è impreziosito dal rivestimento in teak. A prua, il grande prendisole completa il rinnovamento, realizzato con materiali pregiati. Si tratta di comfort di alto livello che si unisce a prestazioni nautiche sorprendenti. Mi riferisco, per esempio, a un assetto stabile e potente anche in condizioni meteorologiche critiche".

Ecco il diario di bordo scritto dal 23 al 27 ottobre 2011

Tragitto Gran Canaria - Capoverde. Imbarcazione DC10 Fisherman

Il nostro Fisherman è partito da Marina di Ravenna, su un camion con destinazione porto di Livorno, da dove si è imbarcato per giungere a Las Palmas, da dove si è diretto allo scalo di Portorico per fare bunkeraggio e partire alla volta dell'isola di Boavista (Capo Verde). Un percorso di 900 miglia (1.700 km) in pieno Oceano Atlantico, un'impresa non comune per una barca a motore, e per giunta di quelle dimensioni.

GIORNO 23 OTTOBRE 2011

Partiti da Portorico ore 14:00.

A bordo: Lendano Dino e Da Pozzo Luca, 2.600 litri di gasolio.

Tempo bello, mare molto calmo, poco vento. Velocità 6,5 nodi a 1.000 giri di motore. Arrivo previsto a Boavista di Capo Verde, giovedì sera o notte se non vi sono venti o Correnti contrari.

GIORNO 24 OTTOBRE 2011

Dalle 00 circa, correnti irregolari e sale il mare, velocità ridotta a 6 nodi.

Ore 13:00

agganciamo un marlin che dopo una decina di salti si immerge in profondità e rompe il filo a 500 m.

Ore 14:00

percorso 142 miglia in dislocamento, velocità 6,5 nodi per il mare appena mosso al Traverso.

Ore 20:00

il mare si calma un po' e la velocità sale a 6,8 - 7 nodi.

Posizione ore 12.00 N25° 50' - 16° 54'

GIORNO 25 OTTOBRE 2011

Ore 00:00

mare calmo - bene

Ore 10:00

riempiamo il serbatoio, i consumi sono di circa 2 litri x miglio

Ore 12:00

peschiamo 4 lampughe, le 2 più piccole le rilasciamo, il branco era vicino ad un relitto di legno galleggiante

Ore 13:00

N 23° 25' / 18° 25'

Mancano 423 miglia al banco di Senghor

Ore 15:00

Come da previsione decidiamo di proseguire a velocità di crociera sui 2200 giri a 18 nodi

Ore 15:30

avvistiamo una mangianza di pesci con vicino 2 balene e uno squalo balena enorme, la sua lunghezza era più di 11 metri e la testa larga come la barca. L'abbiamo avvicinato e 3 volte a pochi metri, dopo un saluto si prosegue.

Ore 18:00

superata la metà strada per il banco Senghor

Ore 19:30

N 21° 59' / 19° 15' miglia da fare 325

Ore 20:00

cena di carpaccio di lampuga, ricetta "Blu Marlin" di Luca. Qualche problema con la bottiglia del vino di Lanzarote, non c'è il cavatappi a bordo, risolto in 15 minuti.

Il mare si calma ancora, bene. Si riesce a timonare bene. C'è voglia di arrivare, comincia qualche allucinazione e mi sembra di aver sentito cantare una quaglia verso prua.

GIORNO 26 OTTOBRE 2011

Ore 06:00

il mare comincia ad agitarsi ma non è male

Ore 10:00

Riempiamo il serbatoio di gasolio, rifacciamo i calcoli dei consumi, bene

Ore 12:00

si parte a velocità di crociera, il mare è peggiorato con onde di 3 - 4 metri, Luca è molto impegnato a tenere la rotta

Ore 16:00

N 19° 20' / 20° 46' mancano 145 miglia a Senghor qualche onda supera di sicuro i 4 metri, si va a velocità di crociera per 2 ore a 2000 giri di motore si fanno 17/18 nodi

Ore 18,30

si torna in dislocamento e si prosegue così tutta notte. L'onda di fondo ci viene da poppa ore 4 e il vento ore 6. Quando l'ora di fondo ci raggiunge il DC 10 tende a traversarsi ma si corregge con facilità, si raggiungono anche 18 nodi, quando l'onda passa si scende a 5. Sono ormai più di 40 ore che non vediamo all'orizzonte una sola nave, un aereo o qualcosa di umano, timoniamo a turni di 30 miglia.

GIORNO 27 OTTOBRE 2011

Ore 07:00

siamo giunti a 20 miglia da Senghor, vuotiamo l'ultimo bidone di gasolio nel serbatoio e tutte le taniche tranne le quattro di emergenza. I consumi sono stati inferiori alle stime di un buon 10%, possiamo permetterci di andare in planata

Per il resto del viaggio.

Ore 09:00

Arriviamo a Senghor e vediamo un grosso peschereccio alla deriva, nulla facente, senza attrezzi di pesca in acqua, è strano, non ha nessuna bandiera ma vediamo del movimento a bordo; passiamo a 3/400 metri a sinistra e si legge il nome un po' scrostato "Julia" o "Giulia". Ci mettiamo a pescare, cerchiamo Marlin blu sui bordi scoscesi di questo monte sommerso dalla forma di un panettone. Dopo un'ora e mezza rinunciamo con la sola cattura di un Whaoo di circa 15 kg.

Ore 11:00

Si va sparati verso Boavista, ancora 80 miglia e siamo a destinazione. Il mare, ancora un po' agitato ci permette i 20 nodi anche se qualche volta lo scafo in discesa su un'onda ripida si trova davanti il muro dell'onda successiva, l'urto di prua ci rallenta del 25-30% per qualche istante, il DC 10 si impenna leggero e scavalca l'onda. Questo effetto è da ricercare ogni volta che il mare è impegnativo, scaricando buona parte dei 300 litri di acqua dal serbatoio di prua.

Ore 12:00

Ogni volta che la prua batte schizzano fuori dall'acqua diversi pesci volanti, qualcuno Confuso nella direzione di fuga finisce in barca. Luca scende dalla scaletta e mi racconta di aver evitato per un soffio un pesce volante diretto verso il viso. Con tutti i rischi che ho valutato in questo genere di viaggi non ho mai immaginato che un pesce volante possa abbattere un timoniere con uno scontro frontale a 60 km orari a 4 metri dalla superficie dell'acqua.

Ore 13:00

il telefonino prende campo, avvisiamo chi ci aspetta e festeggiamo con un bicchiere di Whisky, un abbraccio di soddisfazione ed entriamo in porto alle 13:30. Abbiamo consumato 2.050 litri di gasolio e ne abbiamo ancora 600, i motori hanno lavorato per 4 giorni e 4 notti senza alcuna sosta ed il minimo problema. E' una soddisfazione grande per noi e per il costruttore.

(Lendano Dino)

