VELA

10/014 Novembre € 6,50 www.giornaledellavela.com

Cosa & come fare

Non cambi la barca? Allora falla nuova!

Rimessaggio fai da te

OCEANO AFFOLLATO
Da bordo di Team Vestas Wind, una delle sette barche in gara nel Giro del Mondo in equipaggio, vedi a pag. 113. Intanto i solitari partono per la mitica Route du Rhum con tre italiani in gara.

e eurobarche conquistano gli USA
S Aero la nuova deriva per tutti
li italiani vincenti alla Route du Rhum
a nuova generazione avvolgivele
no Swan 38 perfetto dopo 30 anni

Dove navigare al caldo in inverno
Come il GDV ha vinto la Barcolana
Le parole del mare dall'A alla Z
Le dieci cerate per restare asciutti

Avventura di una barca italiana nell'Oceano Artico

Alla fine del mondo

STE & PROVATE IMPRESSION 35 - HANSE 505 - ITALIA YACHTS 9.98 - USATO 1.000 OCCASIONI

30 YEARS
Anniversary

vismara

Individual yachts and Services

LEADERS IN ADVANCED TECHNOLOGIES AND DESIGN.
PARTNERS OF EXPERIENCED OWNERS.
INTERPRETERS OF YOUR DESIRES AND NEEDS.

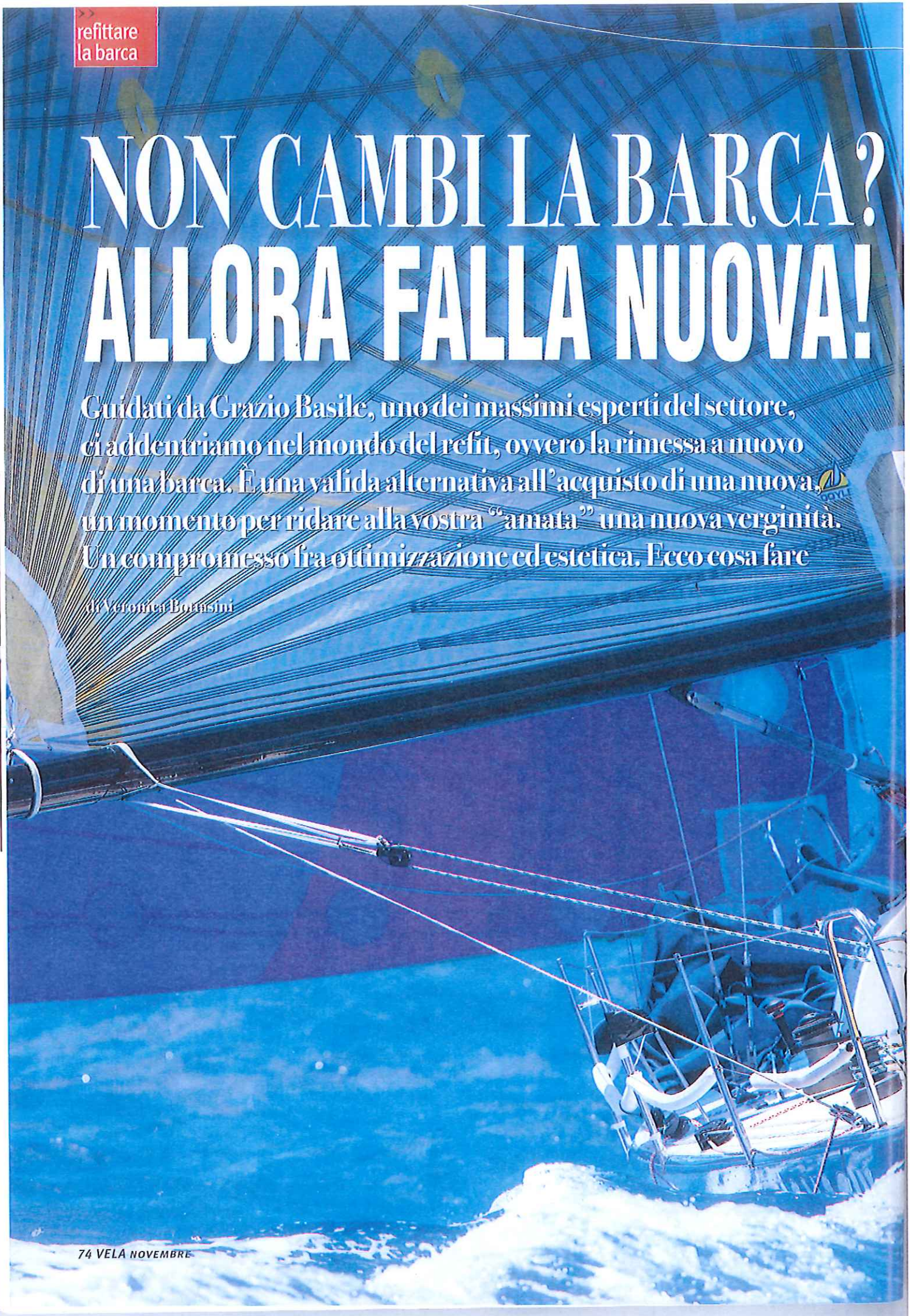
www.vismaramarine.it

SAIL MOTOR BRAINTENANCE ANGELING BROKERAGE

NON CAMBI LA BARCA? ALLORA FALLA NUOVA!

Guidati da Grazio Basile, uno dei massimi esperti del settore, ci addentriamo nel mondo del refit, ovvero la rimessa a nuovo di una barca. È una valida alternativa all'acquisto di una nuova, un momento per ridare alla vostra "amata" una nuova verginità. Un compromesso fra ottimizzazione ed estetica. Ecco cosa fare

di Veronica Bottusini



Trattando un argomento complesso come il refit (la rimessa a nuovo) di un'imbarcazione si corre il rischio di non essere mai esaustivi. Per questo motivo abbiamo deciso di farci guidare da uno dei massimi esperti del settore: Grazio Basile, direttore del reparto refit del cantiere Vismara Marine. Insieme a lui abbiamo tracciato una sorta di guida per l'armatore che considera il refit come una conveniente alternativa alla vendita della sua barca: l'obiettivo è quello di modernizzare e ottimizzare uno scafo che ci ha già dimostrato le sue qualità di fondo, trovando un punto di equilibrio tra funzionalità ed estetica, senza stravolgere l'identità della barca. Il primo consiglio del nostro "guru" è rivolto all'impostazione dei lavori che l'armatore si accinge a iniziare: "È importante, prima di iniziare il refit, riuscire a essere lungimiranti. Non bisogna pensare unicamente a mettere a nuovo la barca, ma piuttosto a riconcettualizzarla rimanendo fedeli all'utilizzo che se ne farà. Per esempio, se non si ha intenzione di >>

STRO ESPERTO

Basile è da sempre sionato nautica e di montagna. Con le derive, ha all'attivo uscite e regate dai 420, 470, 49er, F18; poi è passato all'altura: dai raid con F18 alle regate in doppio con i mini transat, alle regate classiche dei circuiti in equipaggio su barche IRC. Due traversate atlantiche all'attivo e parecchi trasferimenti con barche e barchini di tutti i tipi, da un vecchio fun, alle barche per la scuola vela, dagli open ai trimarani. Per anni Grazio Basile è stato istruttore FIV, fino a quando ha deciso di trasferirsi in cantiere dove, dopo anni di lavoro a 360°, ricopre attualmente, presso il cantiere Vismara Marine di Viareggio, il ruolo di direttore di cantiere (che sovraintende nello specifico il reparto refit).

<< passare sessanta giorni all'anno in rada, è inutile spendere 5.000 euro per l'installazione di pannelli solari. Meglio investire quei soldi per dell'attrezzatura che verrà sfruttata. E attenzione al fenomeno del 'radio-banchina/il mio amico mi ha detto che', meglio affidarsi a un occhio esperto e capace di concettualizzare nella pratica le idee degli armatori". Per refit non intendiamo quindi i semplici lavori di manutenzione, ma una sorta di rigenerazione dell'imbarcazione che, in quanto stabilita sulla base di una precisa valutazione tecnico-economica, assomiglia più alla costruzione, che non alla manutenzione dell'imbarcazione stessa. Una serie di lavori che regalano una "nuova vita" alla barca e consentono all'armatore di mantenerne il valore per diversi anni, oltre che, in molti casi, andare a semplificare anche le manovre a bordo. In queste pagine andremo quindi ad analizzare le principali aree di intervento sulle quali vale la pena investire per ottimizzare e modernizzare una barca: dalle sartie alla ergonomicità della coperta, dal motore all'impianto elettrico passando per le opere di riverniciatura e antivegetativa.
Smontando la barca pezzo per pezzo si riuscirà anche a risparmiare peso, liberandosi da attrezzatura superflua e sostituendola con strumentazione più efficiente e moderna. ■

Albero e sartiame

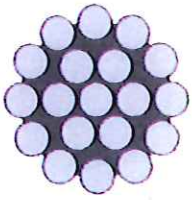
ESSENZIALE IL CONTROLLO PERIODICO, MA È RARO CHE SI DEBBA ARRIVARE ALLA SOSTITUZIONE DELL'ALBERO, QUASI CERTO È INVECE IL CAMBIO DEL SARTIAME

È fondamentale il controllo dell'albero e del sartiame, perché rappresenta l'80-90% della propulsione di un'imbarcazione a vela. Per verificare che non ci siano parti da sostituire è bene disalberare ogni quattro anni per controllare lo stato delle sartie, di tutti i terminali che attaccano le sartie alla coperta e alle crocette. Va poi effettuata un'analisi per verificare lo stato di manutenzione del cavo: se fosse necessaria una sostituzione bisogna capire la soluzione migliore a seconda della barca. Per l'acciaio e gli altri materiali moderni (carbonio, titanio, PBO, etc.) è bene inserire, nei cicli di manutenzione previsti dal costruttore, delle analisi specifiche: liquidi penetranti e analisi a ultrasuoni sono operazioni a bassissimo impatto economico se confrontate all'effetto del rig sulla coperta.

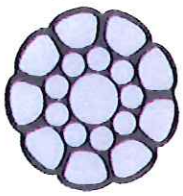
Quali tipi di sartiame considerare?

Il sartiame, quella ragnatela di cavi metallici che regge l'alberatura, si stanca. Infatti in gergo tecnico viene proprio chiamato **stress da fatica ciò che causa la rottura di una cavo d'acciaio.** Sono tanti i fattori che determinano la vita di un cavo d'acciaio. In primo luogo quanto è dimensionato in rapporto all'effettivo carico massimo che dovrà sopportare. Di solito il sartiame di una barca da crociera è sovradimensionato oltre il 15/20% del reale carico di rottura nelle massime condizioni di navigazione. Questo valore scende del 50% nelle imbarcazioni destinate alla regata. È opportuno tenere poi un calcolo di quante miglia la barca ha navigato sotto vela: di norma **dopo 30/35 mila miglia va fatta un'ispezione completa e accurata**, una quasi certa sostituzione del sartiame e alcune parti usurate. Bisogna anche tenere conto della manutenzione, più si è tenuto pulito dal sale e dagli agenti atmosferici, più il sartiame avrà lunga vita. **Dopo quattro anni è necessaria un'ispezione completa e l'eventuale sostituzione delle componenti più sollecitate.**
Nel caso fosse armato un **cavo in tondino**, questo può essere tagliato, ripressato ed essere utilizzato ancora per lungo tempo. Il tondino è un cavo di leva d'acciaio trafilato a freddo con carichi di rottura, a parità di diametro con quello spiroidale, molto superiori e un minor allungamento.
Diversamente, **se a bordo montate cavo spiroidale**, più economico, questo deve essere sostituito. Vi sono due tipologie di spiroidale sul mercato. Il più comune è il classico spiroidale da 1x19: 19 fili di acciaio inossidabile AISI 316 intrecciati. Robusto e affidabile e dal costo più contenuto ha un alto allungamento e una superficie poco aerodinamica.
Per ovviare a questi inconvenienti sono nati i cavi **in Dyform**. Sono sempre spiroidali a 19 fili ma a profilo e grandezze diverse. Il risultato è un cavo più profilato, che offre una minore resistenza al vento e ha carichi di rottura superiori dal 20 al 30% rispetto al tradizionale 1x19.

SARTIAME: DALLO SPIROIDALE AL TESSILE



Cavo spiroidale 1x19 in acciaio inox AISI 316. Ottimo per sartie e stralli, robusto e affidabile. Il meno caro.



Cavo spiroidale Dyform, 19 fili in inox AISI 316 con profili differenziati. Ha un profilo più aerodinamico e un carico di rottura superiore che permette di ridurre il diametro rispetto all'1x 19, ma costa di più. Ha anche un allungamento inferiore.

Cavo in Tondino (Rod), filo in pezzo unico d'acciaio speciale. Rispetto agli spiroidali, diametro inferiore, minore resistenza al vento, carico di rottura superiore e un allungamento nettamente inferiore. Costo elevato.

Cavo in PBO ovvero in tessile. Pesa da 5 a 8 volte volte meno di un cavo in acciaio in tondino a parità di carico sopportato e ha un allungamento quasi nullo. Per barche ad alte prestazioni. Costo molto elevato.

Unico neo: costa tre volte tanto. Eventualmente, per risparmiare peso e migliorare le prestazioni, si può valutare il passaggio a un **sartiame in carbonio o PBO (fibra tessile)** che ha dei costi elevati ma un allungamento quasi nullo. Il consiglio del nostro esperto è di valutare quest'ultima possibilità solo se si è esperti velisti: "Non ha senso spendere un sacco di soldi per armare il sartiame in PBO se poi non si è in grado di regolare correttamente le vele. **In un refit non c'è logica nel sostituire le manovre fisse se non si recupera il peso risparmiato** (ad esempio in chiglia) a meno che non si voglia guadagnare raddrizzamento. Un discorso diverso va fatto invece per le barche da 20 metri in sù perché il peso che si va a risparmiare è davvero significativo e permette di spendere meno per le attrezzature di coperta che potranno essere meno costose e più piccole, perché sopporteranno carichi meno elevati. **Noi diciamo sempre che i soldi spesi su, sono risparmiati giù".**

> "L'albero anche se presenta usura può essere riparato senza spese eccessive"

Un albero è per sempre

Per quanto riguarda invece gli alberi in alluminio, a parte il cedimento delle manovre, la più comune causa di disalberamento è la debolezza del metallo dovuta ad ammaccature o corrosione, che porta alla perdita della sua integrità strutturale. **Raramente si deve intervenire con una sostituzione totale della struttura,** spesso, anche durante dei lavori di refit, sono sufficienti alcuni controlli e interventi mirati. L'albero è fondamentalmente un palo soggetto a compressione, quindi un'ammaccatura amplifica le forze di entrata in quella zona, creando un punto di debolezza. **Se trovate un'ammaccatura o una piegatura nell'albero, conviene esaminarla bene.** La soluzione è diversa a seconda di dove si trova l'ammaccatura, quanto è profonda e quanto è vicina a importanti zone di sostegno di carichi. La riparazione migliore è fissare una piastra dello stesso metallo all'interno e una all'esterno. A volte, quando l'ammaccatura è a metà albero, lo si taglia in quel punto e la si elimina. Poi si mette un collare all'interno dell'albero e si fissa con rivetti ai due lati della giunzione. Per le ammaccature più piccole basta invece una piastra esterna ad angoli arrotondati, per evitare punti duri. Così non c'è bisogno di accedere all'interno dell'albero. Alcune riparazioni >>

RIPENSARE IL RIGGING

Per poter modernizzare il rigging non è quasi mai necessario sostituire l'albero. Si interviene invece sul sartiame: un cavo in tondino può essere ripressato e riutilizzato. Lo spiroidale si sostituisce con costi contenuti. Se volete invece puntare alle massime prestazioni il tessile PBO è la soluzione che fa per voi.

IL NOSTRO ESPERTO
Grazio Basile è da sempre appassionato di nautica e di montagna. Con le derive, ha all'attivo uscite e regate dai 420, 470, 49er, F18; poi è passato all'altura: dai raid con F18 alle regate in doppio con i mini transat, alle regate classiche dei circuiti in equipaggio su barche IRC. Due traversate atlantiche all'attivo e parecchi trasferimenti con barche e barchini di tutti i tipi, da un vecchio fun, alle barche per la scuola vela, dagli open ai trimarani. Per anni Grazio Basile è stato istruttore FIV, fino a quando ha deciso di trasferirsi in cantiere dove, dopo anni di lavoro a 360°, ricopre attualmente, presso il cantiere Vismara Marine di Viareggio, il ruolo di direttore di cantiere (che sovraintende nello specifico il reparto refit).

<< passare sessanta giorni all'anno in rada, è inutile spendere 5.000 euro per l'installazione di pannelli solari. Meglio investire quei soldi per dell'attrezzatura che verrà sfruttata. E attenzione al fenomeno del 'radio-banchina/il mio amico mi ha detto che', meglio affidarsi a un occhio esperto e capace di concettualizzare nella pratica le idee degli armatori". Per refit non intendiamo quindi i semplici lavori di manutenzione, ma una sorta di rigenerazione dell'imbarcazione che, in quanto stabilita sulla base di una precisa valutazione tecnico-economica, assomiglia più alla costruzione, che non alla manutenzione dell'imbarcazione stessa. Una serie di lavori che regalano una "nuova vita" alla barca e consentono all'armatore di mantenerne il valore per diversi anni, oltre che, in molti casi, andare a semplificare anche le manovre a bordo. In queste pagine andremo quindi ad analizzare le principali aree di intervento sulle quali vale la pena investire per ottimizzare e modernizzare una barca: dalle sartie alla ergonomicità della coperta, dal motore all'impianto elettrico passando per le opere di riverniciatura e antivegetativa.
Smontando la barca pezzo per pezzo si riuscirà anche a risparmiare peso, liberandosi da attrezzatura superflua e sostituendola con strumentazione più efficiente e moderna. ■

Albero e sartiame

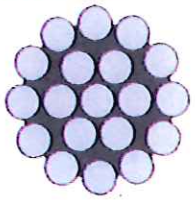
ESSENZIALE IL CONTROLLO PERIODICO, MA È RARO CHE SI DEBBA ARRIVARE ALLA SOSTITUZIONE DELL'ALBERO, QUASI CERTO È INVECE IL CAMBIO DEL SARTIAME

È fondamentale il controllo dell'albero e del sartiame, perché rappresenta l'80-90% della propulsione di un'imbarcazione a vela. Per verificare che non ci siano parti da sostituire è bene disalberare ogni quattro anni per controllare lo stato delle sartie, di tutti i terminali che attaccano le sartie alla coperta e alle crocette. Va poi effettuata un'analisi per verificare lo stato di manutenzione del cavo: se fosse necessaria una sostituzione bisogna capire la soluzione migliore a seconda della barca. Per l'acciaio e gli altri materiali moderni (carbonio, titanio, PBO, etc.) è bene inserire, nei cicli di manutenzione previsti dal costruttore, delle analisi specifiche: liquidi penetranti e analisi a ultrasuoni sono operazioni a bassissimo impatto economico se confrontate all'effetto del rig sulla coperta.

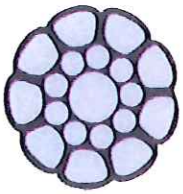
Quali tipi di sartiame considerare?

Il sartiame, quella ragnatela di cavi metallici che regge l'alberatura, si stanca. Infatti in gergo tecnico viene proprio chiamato **stress da fatica ciò che causa la rottura di una cavo d'acciaio.** Sono tanti i fattori che determinano la vita di un cavo d'acciaio. In primo luogo quanto è dimensionato in rapporto all'effettivo carico massimo che dovrà sopportare. Di solito il sartiame di una barca da crociera è sovradimensionato oltre il 15/20% del reale carico di rottura nelle massime condizioni di navigazione. Questo valore scende del 50% nelle imbarcazioni destinate alla regata. È opportuno tenere poi un calcolo di quante miglia la barca ha navigato sotto vela: di norma **dopo 30/35 mila miglia va fatta un'ispezione completa e accurata,** una quasi certa sostituzione del sartiame e alcune parti usurate. Bisogna anche tenere conto della manutenzione, più si è tenuto pulito dal sale e dagli agenti atmosferici, più il sartiame avrà lunga vita. **Dopo quattro anni è necessaria un'ispezione completa e l'eventuale sostituzione delle componenti più sollecitate.**
Nel caso fosse armato un **cavo in tondino,** questo può essere tagliato, ripressato ed essere utilizzato ancora per lungo tempo. Il tondino è un cavo di leva d'acciaio trafilato a freddo con carichi di rottura, a parità di diametro con quello spiroidale, molto superiori e un minor allungamento.
Diversamente, **se a bordo montate cavo spiroidale,** più economico, questo deve essere sostituito. Vi sono due tipologie di spiroidale sul mercato. Il più comune è il classico spiroidale da 1x19: 19 fili di acciaio inossidabile AISI 316 intrecciati. Robusto e affidabile e dal costo più contenuto ha un alto allungamento e una superficie poco aerodinamica.
Per ovviare a questi inconvenienti sono nati i cavi **in Dyform.** Sono sempre spiroidali a 19 fili ma a profilo e grandezze diverse. Il risultato è un cavo più profilato, che offre una minore resistenza al vento e ha carichi di rottura superiori dal 20 al 30% rispetto al tradizionale 1x19.

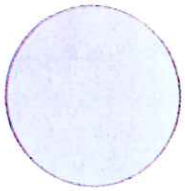
SARTIAME: DALLO SPIROIDALE AL TESSILE



Cavo spiroidale 1x19 in acciaio inox AISI 316. Ottimo per sartie e stralli, robusto e affidabile. Il meno caro.



Cavo spiroidale Dyform, 19 fili in inox AISI 316 con profili differenziati. Ha un profilo più aerodinamico e un carico di rottura superiore che permette di ridurre il diametro rispetto all'1x 19, ma costa di più. Ha anche un allungamento inferiore.



Cavo in Tondino (Rod), filo in pezzo unico d'acciaio speciale. Rispetto agli spiroidali, diametro inferiore, minore resistenza al vento, carico di rottura superiore e un allungamento nettamente inferiore. Costo elevato.

Cavo in PBO ovvero in tessile. Pesa da 5 a 8 volte volte meno di un cavo in acciaio in tondino a parità di carico sopportato e ha un allungamento quasi nullo. Per barche ad alte prestazioni. Costo molto elevato.

Sostituire il sartiame in acciaio con uno in tessile (PBO) è un'operazione delicata e costosa, comporta un intervento sulle crocette che vanno sostituite. Il massimo vantaggio si ottiene con un sartiame in filo continuo.

<< a bordo si eseguono con resina epossidica, anche se l'alluminio reagisce male con alcuni composti chimici e la riparazione dura poco. La riparazione con stucchi infatti potrebbe mascherare, specie in caso di corrosione, la gravità del problema che si darebbe erroneamente per risolto, mentre invece potrebbe proseguire sotto la toppa di epoxy (dopo la riparazione si dovrebbe anodizzare nuovamente o se l'albero è verniciato ripartire dal primer epossidico). **La corrosione è un problema molto comune** e avviene quando si usano metalli diversi – per esempio viti di acciaio inox su un albero in alluminio. Attenzione pertanto alla polvere bianca che si deposita intorno ai fissaggi dei terminali delle crocette, delle basi dei winch, delle luci e di altri terminali: si tratta di un ossido provocato dalla disgregazione del metallo.

Prestate attenzione anche quando fissate (con rivetti o altro) meccanicamente qualsiasi cosa a un materiale con differente potenziale elettrico: utilizzate sempre paste isolanti come Duralac o Tuff Gel. Una semplice sbollatura dell'alluminio può diventare una matassa assai intricata da sbrogliare: anche se l'area di corrosione è circoscritta, è necessario intervenire per evitare che le aree corrose si spostino anche solo di qualche centimetro. Non è difficile immaginare le difficoltà di smontaggio (acciaio e alluminio si saldano nel tempo) e di rimontaggio (filettature, isolamento) di questo lavoro, ma è assai difficile poterne valutare in anticipo l'impatto sui tempi e i costi di realizzazione. Solo un occhio esperto, potrà consigliarvi bene per scegliere con quale orientamento rimodulare il vostro budget. Magari riorganizzando le priorità in maniera interdisciplinare: privilegiare l'aspetto verniciatura-estetica o quello attrezzatura-funzionalità?

Coperta e attrezzature

LA COPERTA È LA ZONA CHE PERMETTE DI ATTUARE UNA VERA RIVOLUZIONE. DIVERSI INTERVENTI POSSONO FACILITARE LE MANOVRE, SEMPLIFICANDOLE

La coperta è sicuramente il settore nel quale un intervento di refit può essere davvero incisivo. È possibile infatti ripensare e ottimizzare il piano di coperta a seconda delle esigenze: togliere peso, ripensare le manovre, modernizzare l'attrezzatura, cambiare il teak. Rendere nuova la coperta significa quindi ricreare una sorta di verginità della barca, per avere un'innovazione non solo nei materiali, ma anche nel concetto.

Winch in esubero

Tra gli interventi più comuni sicuramente c'è la **rimozione di alcuni winch**, che spesso sulle barche di quindici-venti anni fa, sono in esubero, e che possono essere oggi sostituiti con stopper per avere il piano di coperta più pulito e zone di relax più ampie. Oggi infatti la tendenza è quella di avere in coperta pochi winch ben dimensionati e potenti, sei nella maggior parte dei casi: due per drizze e amantiglio, i due più potenti con self tailing per la vela di prua, due per spi, randa ed eventuali sartie volanti. Come abbiamo già visto, **la riduzione del numero di winch in coperta è anche merito dell'utilizzo di stopper** che permettono di bloccare le scotte e le cime a monte del verricello, in modo da liberarlo e renderlo utilizzabile per altre manovre. Si può prendere in considerazione anche di sostituire i winch originali con quelli elettrici.

> "Diminuire i winch in coperta e disporli in modo più razionale significa navigare manovrando in pochi"

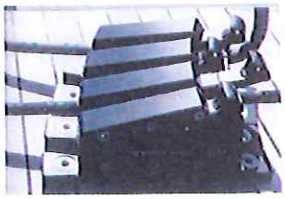
Osteriggi sempre più a filo coperta

Un altro intervento molto diffuso e di impatto nel rivoluzionare la coperta di un'imbarcazione è il cambio degli osteriggi: acquistarne di nuovi è una grande opportunità per migliorare l'aspetto e la funzionalità della barca. Oblò Ocean possono per esempio sostituiti con **modelli Low Profile o a filo coperta**, anche in questo caso il risultato sarà una coperta più pulita e libera da ingombri. Si possono scegliere poi osteriggi di vetro, in acrilico o in plexiglass di colore diverso per ridurre il bagliore dei raggi ultravioletti sotto coperta o uno rafforzato con solide maniglie se navigate a medio/lungo raggio. Ricordate che sono necessarie alcune modifiche strutturali se allargate molto un osteriggio o se ne installate uno dove prima non c'era. La superficie degli osteriggi è spesso scivolosa: esistono però diversi tipi di nastri autoadesivi antiscivolo, anche trasparenti, da mettervi sopra per evitare di sdrucciolare.

Sostituire il teak o passare alla plastica

Stesso discorso vale per barche un po' vecchiotte che armano ancora il "babystay": con un buon lavoro in cantiere **lo stralletto di prua può essere rimosso** irrigidendo l'albero e guadagnando spazio e leggerezza. Discorso a parte va fatto per il **calpestio di coperta rivestito in teak**: la completa sostituzione di questo prezioso legno in coperta è molto costosa, so-

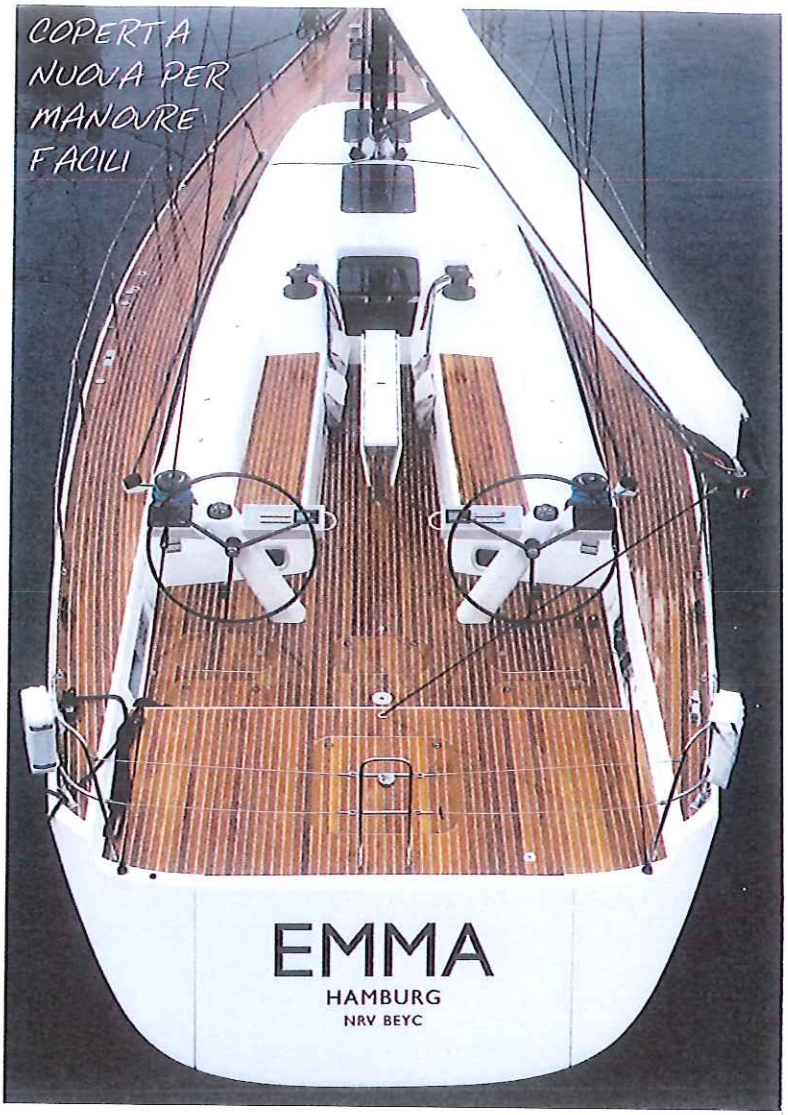
IN COPERTA: STOPPER, OSTERIGGI E TEAK



Le barche con un po' di anni alle spalle presentano spesso un elevato numero di winch in coperta che oggi non sono più necessari grazie all'evoluzione degli stopper. Rimuovendo alcuni winch dalla coperta, si guadagna maggiore spazio per il relax a bordo e una coperta più pulita, libera da ingombri e più leggera.

Tra gli interventi più richiesti durante i lavori di refit c'è la sostituzione degli osteriggi. La tendenza è quella di rimpiazzare quelli più voluminosi (per esempio modello Ocean) con osteriggi Low Profile a filo coperta. Anche in questo caso il risultato è una coperta più pulita e libera da ingombri.

La sostituzione del teak è uno degli interventi più costosi. Se si preferisce risparmiare c'è una valida alternativa al ritorno alla coperta in vetroresina, ovvero un materiale sintetico, una sorta di teak "che non è teak". È più leggero e veloce da posare. Ed è anche più economico: può costare fino al 40 per cento in meno.



prattutto se, per avere un risultato che duri nel tempo, ci si affida alla maestria di un bravo artigiano.

Sono sempre più gli armatori che scelgono di togliere il teak e di tornare alla coperta in vetroresina perché pesa meno e richiede meno manutenzione. Ci sono diverse possibilità di colori e "grane" dell'antiscivolo da applicare in coperta, a seconda dell'utilizzo che si fa della barca. Tuttavia ricorda il nostro esperto Grazio Basile: **"Una coperta in 'plastica' scalda spesso come e forse più del teak,** il vero vantaggio ovviamente è in termini economici.

Un consiglio che posso dare, se si vuole mantenere la coperta in teak è quello di **prendere in considerazione la sostituzione con un materiale sintetico simil-teak** (tipo Estech) di cui non si percepisce la differenza dall'originale, dura molto di più e offre un'eterogenea scelta riguardante la geometria delle doghe e i colori".

Scafo e antivegetativa

PRIMA DI RIVERNICIARE LO SCAFO FATE UN'ATTENTA ANALISI DELLE LAVORAZIONI E PER L'ANTIVEGETATIVA CHIARITE I VOSTRI BISOGNI

"La verniciatura dello scafo è una delle operazioni in assoluto più complesse" - ci racconta Grazio Basile **"due barche con le stesse caratteristiche possono avere preventivi molto diversi.** Valutazioni così lontane sono dovute a diverse tipologie di lavorazione a seconda dei materiali utilizzati, dei tipi di vernice impiegati nei lavori e dei cicli di lavorazione previsti. Il mio consiglio è quello di rivolgersi a dei professionisti e di non farsi prendere dall'istinto di spendere meno, ma piuttosto approfondire bene tutte le specifiche: quali sono i processi che si andranno a fare e assicurarsi di comparare correttamente i diversi preventivi, perché molte volte si crede di risparmiare, ma nella realtà il lavoro dura molto meno. **La verniciatura comporta diversi costi accessori:** c'è chi crede non sia necessario disalberare e che sia sufficiente portare la barca sotto un telo, con l'inconveniente che spesso non si riesce a riscaldare bene l'ambiente >>

> "Per la verniciatura dello scafo vale la pena investire e spendere di più per non dover rifare il lavoro ogni tre anni"

IERI E OGGI

Le foto qui sopra esemplificano bene come sia cambiata nel corso degli anni la concezione dei piani di coperta. Il numero di winch presenti a bordo è diminuito, gli osteriggi si sono affilati sempre più fino a diventare un tutt'uno con la coperta. Oggi è possibile intervenire con dei lavori mirati che permettono di modernizzare la coperta ottimizzandola.

<< e da mattina a sera ci sono dei delta termici esagerati che rovinano il lavoro. Vale quindi la pena spendere di più per non dover rifare questo lavoro ogni tre anni". **Una possibile alternativa alla verniciatura degli scafi di dimensioni contenute è il wrapping:** una tecnica che consente di proteggere lo scafo grazie a pellicole adesive di altissima qualità che vengono applicate velocemente e con dei costi inferiori a quelli di verniciatura.

Antivegetativa: prestazioni o durata nel tempo?

Per quanto riguarda l'antivegetativa la prima cosa da chiedersi è: **"Che tipo di aspettative ho dall'antivegetativa che andrò a scegliere?"** Se quello che si va cercando sono delle alte prestazioni, perché si prevede una stagione di regate, il consiglio è quello di utilizzare la matrice dura; se invece l'utilizzo che farete della barca sarà crocieristico, senza l'ansia di fare qualche decimo di nodo in più e avete come esigenza primaria quella di non dover mettere mano alla carena per lungo tempo, allora la scelta migliore è quella dell'autolevigante. **Nelle richieste di applicazione dell'antivegetativa** anche qui si andrà incontro a preventivi molto diversi: c'è chi posiziona il prodotto nuovo sopra quello vecchio senza l'opportuna carteggiatura, con il risultato che nel giro di quattro o cinque anni si andrà a formare una crosta che inevitabilmente si scrosterà. Prima di applicare il prodotto nuovo bisognerebbe invece carteggiare via quello vecchio e poi passare quello nuovo: in questo modo la crosta non si creerà prima di dieci-dodici anni. **Comunque, è consigliabile portare ciclicamente la carena a zero,** ovvero eliminare totalmente tutti gli strati della vecchia antivegetativa.

Motore e impianti

SE DECIDETE DI CAMBIARE IL MOTORE CONVIENE PENSARE DI PASSARE DALLA LINEA D'ASSE AL SAIL DRIVE. E SE STATE TANTO IN RADA...

Oggi tutti gli impianti che sono presenti a bordo di una barca a vela, dalle pompe di sentina al frigorifero, sono più efficienti e consumano meno rispetto a quelli installati solo dieci anni fa. Anche in questo caso, la sostituzione o meno di impianti vecchi dipende dall'uso che si intende fare della barca. **Se vi siete accorti che la corrente non vi basta mai,** perché passate tanto tempo in rada, è bene rendere tutti gli impianti più efficienti e pensare all'installazione di pannelli solari che vi garantiscano una maggiore autosufficienza. Basta comprare uno o più pannelli fotovoltaici per la nautica, un regolatore di carica e il gioco è fatto. In questo modo le batterie di bordo non rischieranno di scaricarsi e, con l'impianto adeguato, sarete in grado di utilizzare l'elettricità in mezzo al mare. Da un paio d'anni sono disponibili In commercio **pannelli solari veramente sottili e affidabili:** fate attenzione alle differenze di costo e al prodotto che vi viene proposto. Se dovete scegliere un modello, il nostro esperto consiglia i Solbian, gli stessi usati da Giovanni Soldini a bordo di Maserati.

Per non rovinare la batteria, è indispensabile, utilizzando i pannelli, avvalersi di un **regolatore di carica** adeguato.

> "Se passate tanto tempo in rada e la corrente non vi basta mai, rendete i vostri impianti più efficienti"

Impianto elettrico: il punto più delicato sono i cablaggi

Per quanto riguarda più nello specifico l'impianto elettrico, è bene controllare con frequenza, come minimo ogni quattro anni, lo stato di cavi e connettori che sono sempre a rischio di ossidazione. **Come manutenzione generale** è fondamentale pulire e rimuovere la salsedine e applicare prodotti conservanti come la vaselina spray. Un intervento utile è la periodica **sostituzione dei cablaggi,** ovvero i collegamenti e le giunzioni dei cavi.

Bisognerebbe evitare assolutamente di utilizzare, come avviene in molte barche, cavi flessibili standard domestici o automobilistici, e piuttosto utilizzare cavi marini adeguatamente stagnati. **Se il cavo non è stagnato, il rame si ossida rapidamente** in ambiente marino, aumentando la dispersione di energia dovuta alla resistenza e aumentando il rischio di guasti. Anche se molte barche vecchie non sono dotate di tubi corrifilo, conviene, dovendo cambiare l'impianto elettrico, installarne alcuni per facilitare future modifiche e riparazioni. Se nella vostra barca non sono presenti tubi corrifilo, per accedere ai cavi bisognerà probabilmente smontare i pannelli del celino. **Se gran parte dell'impianto elettrico deve essere rinnovato, di solito conviene intervenire su tutto l'impianto.** In particolare è utile sostituire i cavi che vanno dalla batteria alle basette di distribuzione positiva e negativa con cavi di diametro maggiore. Sarebbe bene anche rinnovare il quadro elettrico, per dare spazio ad altri interruttori automatici per strumenti che potrebbero essere messi in futuro. Lo stesso vale per le basette di distribuzione, se non bastano per i collegamenti.

Il motore: i vantaggi del sail drive

I motori marini devono funzionare in un ambiente ostile e di solito la corrosione dell'acqua salata li rovina al punto che non è più economicamente conveniente ripararli. Se è necessario andare a sostituire il motore, per mancanza di pezzi di ricambio, per una forte corrosione o per una rottura irreparabile, il

SCAFO E ANTIVEGETATIVA: OCCHIO ALLA SCELTA GIUSTA

Se il vostro scafo richiede una nuova verniciatura non siate affrettati nella scelta del cantiere al quale affidare i lavori. Questo intervento è sicuramente uno dei più delicati e vi troverete di fronte a dei preventivi molto diversi: analizzateli con cura e informatevi a dovere sui cicli di lavorazione che verranno effettuati e sui prodotti che verranno usati.

Le antivegetative a matrice dura rilasciano il film antivegetativo indipendentemente dal movimento della barca. Durano meno delle "autoleviganti" ma hanno maggiore scorrevolezza.

Le antivegetative autoleviganti sono attive anche per attrito con l'acqua (barca in movimento) e se c'è corrente. Dura di più della "matrice dura" ma ha meno scorrevolezza.

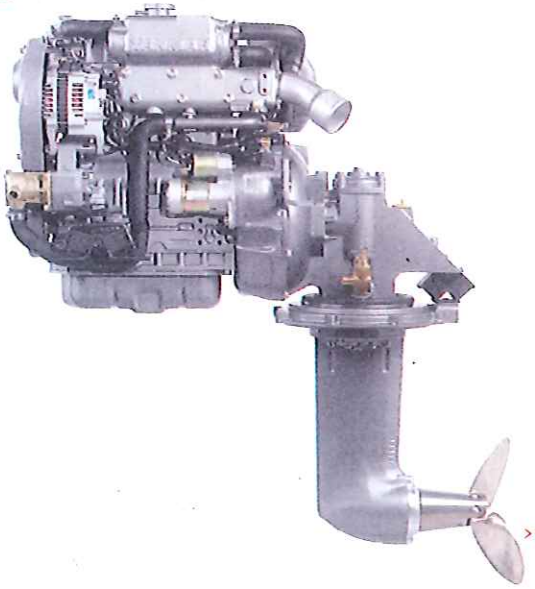
CONVIENE PORTARE "A ZERO" L'OPERA VIVA ELIMINANDO LA CROSTA DI ANTIVEGETATIVA

UN'IDEA DA PRENDERE IN CONSIDERAZIONE E' UN MOTORE NUOVO CON SAIL DRIVE AL POSTO DELLA LINEA D'ASSE

consiglio è quello di passare dalla linea d'asse a un motore sail drive, ovvero con piede di trasmissione ed elica integrata al motore. **L'installazione non ha ovviamente un basso costo,** perché è necessario intervenire sullo scafo effettuando nuove laminazioni, tuttavia si otterrà un significativo risparmio sulle componenti oltre a un miglioramento delle prestazioni e dell'efficienza. Un motore di seconda mano spesso è un rischio, a meno che non ne conosciate la provenienza. **Un motore nuovo conviene sicuramente in termini di affidabilità,** di costi di funzionamento e di inquinamento acustico. Il cambio del motore è poi un'occasione per accedere al vano motore e rinnovare tutti gli impianti. Spesso si rimuovono le casse del combustibile per pulirle con l'idropulitrice dopo aver preventivamente sgrassato la morchia con prodotti dedicati o benzina. L'accesso al vano motore è quindi una buona opportunità per migliorare tutti gli impianti collegati al nuovo motore e un buon investimento di futura affidabilità. Una nuova valvola antisifone impedirà all'acqua di tornare indietro nel motore e di gripparlo. **Bisognerebbe anche verificare la posizione di tubi di scarico,** tubolature, filtri e altri impianti precedentemente inaccessibili o sottodimensionati.

MOTORE SAIL DRIVE: TUTTI I VANTAGGI

Nel caso vi troviate a dover cambiare il motore valutate con attenzione il passaggio a un sail drive che, rispetto a un motore a linea d'asse, presenta significativi vantaggi. Ovviamente la spesa iniziale è impegnativa, perché è necessario laminare per effettuare la nuova installazione, ma nel tempo otterrete un significativo risparmio sulle componenti oltre a un miglioramento delle prestazioni, dell'efficienza, della minore manutenzione, del minor rischio di rotture.



RIFARE LA CARENA

Tra le operazioni di refitting, una della più comuni e incisive per le prestazioni della barca, è la scelta di portare a "zero" l'opera viva, eliminando del tutto la "crosta" di antivegetativa. Per poi fare un'accurata riflessione sull'utilizzo dell'imbarcazione. Se avete in programma solo crociere puntate sulla durata del prodotto, se farete regate pensate di più alle prestazioni.

>> **Nel prossimo numero** "Tutto su come scegliere le vele nuove"

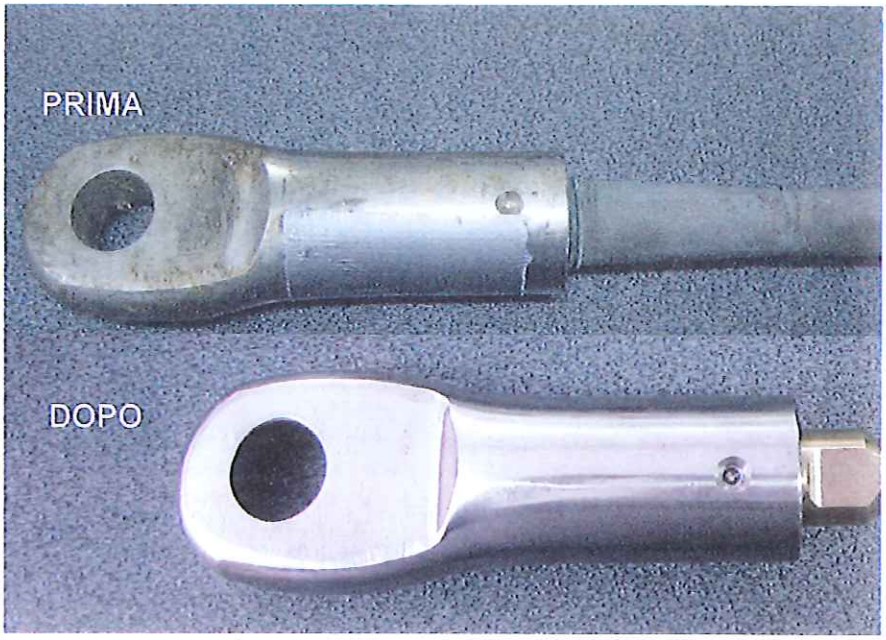
Buone idee per farla nuova

IN QUESTE DUE PAGINE VI DIAMO ALCUNI ESEMPI PRATICI DI QUANTO VI ABBIAMO APPENA RACCONTATO: DALLA ROTTAMAZIONE DELLE SARTIE ALLE NUOVE ELICHE, DAL WRAPPING ALLE APPENDICI

Passiamo dalla teoria alla pratica. Dopo avervi illustrato quali sono le aree della vostra barca sulle quali intervenire per renderla "più moderna", vi vogliamo ora dare qualche consiglio mirato per andare a ottimizzare la vostra imbarcazione con delle "chicche su misura".

Alcuni esempi pratici

A chi rivolgersi innanzitutto per un refit totale? Un cantiere come **Forza 7** a Monfalcone offre tutti i servizi necessari per portare a termine una ristrutturazione di qualità. Partendo dal motore abbiamo visto i vantaggi dell'intera sostituzione di un impianto a linea d'asse con uno sail drive. Tuttavia senza dover intervenire sull'intera struttura si può pensare di migliorare anche solo le prestazioni dell'elica: per esempio con un modello **Ewol** che ha la peculiarità di orientarsi secondo il flusso dell'acqua durante le navigazioni a vela e di disporsi con il miglior passo durante quelle a motore. Durante il nostro viaggio nel mondo del refitting, abbiamo incontrato alcune alternative alla verniciatura della barca, tra le quali il wrapping, ovvero l'applicazione di una pellicola protettiva come quella utilizzata dagli esperti di **Special Wrap**. Un ottimo intervento, per rendere poi la coperta pulita e libera da ingombri è la sostituzione delle bitte normali con modelli che si aprono e chiudono automaticamente o a scomparsa, un esempio sono quelle proposte dalla **Solimar**. Per quanto riguarda il sartiame invece, c'è chi, come **G&G Rigging**, si occupa, oltre che della sostituzione, anche della rottamazione di quello vecchio.



G&G Rigging

Esperti rigger vi accompagnano nella manutenzione di albero e sartie

Il refitting di un sartiame è un'operazione importante e chi si appresta a farla deve prestare la massima attenzione. Il primo fondamentale punto delle operazioni di smontaggio delle sartie, dove si è soliti allentare i tenditori senza aver preventivamente marcato la loro posizione di lavoro, è quello di segnare il filetti per permettere poi di risalire alla misura corretta di esercizio con l'albero a segno. Se le sartie sono in fune e non si desidera fare un refitting totale, solitamente si salvano i corpi e le parti basse dei tenditori, sempre che siano in buono stato. Se invece le sartie sono in tondino tutto diventa più complesso e si cerca anche di andare incontro alle disponibilità economiche del cliente. Se non si può o si desidera fare un refitting totale, ci sono diverse opzioni. La più comune è quella di riutilizzare, previo ricondizionamento, la maggior parte degli accessori esistenti e cambiare unicamente tutti quei componenti nei quali alloggia la testa del tondino. Le barche con qualche anno sulle spalle hanno poi sartiami con accessori che non si trovano più in commercio, pertanto molti di questi, che risultano irrecuperabili, devono essere riprodotti. Le nostre operazioni di refitting seguono queste modalità, offrendo agli armatori una gamma di possibilità piuttosto vaste per incontrare le loro necessità. Inoltre, durante le campagne di rottamazione, potranno godere di un notevole vantaggio economico.
www.gegrigging.it; info@gegrigging

EWOL

L'elica che si orienta da sola

Il cuore dell'elica EWOL è costituito da ingranaggi che permettono alle pale di orientarsi secondo il flusso dell'acqua durante la navigazione a vela e disporsi con il miglior passo durante la navigazione a motore, ottimizzando così le prestazioni dell'imbarcazione in entrambe le condizioni. EWOL risolve il problema della poca manovrabilità delle imbarcazioni in retromarcia, soprattutto in condizioni difficili, grazie alle pale che ruotano sul proprio asse durante le inversioni di marcia. È stata progettata per essere installata e rimossa con estrema facilità in pochi minuti con barca in acqua. La regolazione extrafine del passo permette di trovare il miglior rendimento di spinta e nel contempo un'inversione silenziosa e senza shock.
www.ewoltech.com; info@ewoltech.com