

MENSILE

# BOLINA® BOLINA

*Andar per Mare*

[www.bolina.it](http://www.bolina.it)

€ 6,00

inserzioni gratuite

ANNO 37 • N. 398 LUGLIO/AGOSTO 2021  
Poste Italiane S.p.A. - Sped. Abb. Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/2/2004 n. 46) - 1° conguaglio 1,00ct



## Speciale crociera CHECK-UP ALLA BARCA & ANCORAGGIO

- **POLONIA**  
CONVIENE CAMBIARE  
BANDIERA?  
\* pag. 43
- **TOKYO 2020**  
LE SFIDE DELLA  
SQUADRA ITALIANA  
\* pag. 47
- **LETTURE**  
SELEZIONE DI LIBRI  
PER L'ESTATE  
\* pag. 53



Delle vele va controllato lo stato di usura di riparazioni, cuciture, anti uv, tasche, bugne e balumine.

## CHECK-UP IN CROCIERA

di SACHA GIANNINI

Le navigazioni estive sono il momento in cui utilizziamo maggiormente le nostre barche. Un'occasione propizia per controllarle attentamente e prenderci cura di loro

È estate, finalmente si torna in acqua! Che sollievo per le nostre barche non soffrire più di tacche e puntelli e ritornare in acqua dopo lunga attesa, sospese e sostenute nell'armonia delle proprie forme dalla "spinta d'Archimede".

Ma cosa occorre fare prima di partire? Tanto. Certamente è consigliata una check-list programmata su cosa controllare, verificare e aggiornare.

D'altro canto anche questa estate difficilmente navigheremo su un Imoca a 20 nodi intorno al mondo in solitario o in compagnia di un equipaggio esperto. Più probabilmente passeremo parte delle nostre ferie su una barchetta di 30 piedi, sotto il sole infuocato a 5-6 nodi insieme a compagni di vita e figli più o meno piccoli. Un minimo di preparazione mentalmente e fisica e di

prevenzione è dunque fondamentale per questa avventura.

La barca a vela è un misterioso groviglio di differenti tecnologie e saperi. Una macchina complessa nella quale convivono ingegneria strutturale (albero, sartame, scafo, chiglia e appendici), variabili dinamiche (attrezzatura

velica e rig), architettura degli spazi, ergonomia, impiantistica (idrica, elettrica, gas, strumentale), e diverse filosofie legate a comfort, sicurezza e autonomia (batterie, pannelli solari, generatori, eolici). E come se non bastasse poi ci sono il tender, il fuoribordo, i documenti, le dotazioni obbligatorie, la cambusa e i rifiuti da custodire a bordo.

I diportisti, soprattutto i velisti, appartengono a una ben precisa tipizzazione umana. Esistono gli *scrupolosi prevententi* (spesso un po' pedanti) che vivono l'inverno senza lesinare mai in attenzioni e cure per la propria barca, organizzano lavori ordinari e straordinari, controllano e sostituiscono.

Nulla è un dovere e con piacere assolvono ad ogni incombenza, risolvono i problemi e addirittura ne programmano nuovi, col solo



Se la coperta è in teak va verificata l'integrità del sigillante elastico.

## IL CALENDARIO DELLE MANUTENZIONI

La manutenzione periodica del “buon marinaio” si compone di appuntamenti fissi, ordinari e straordinari, che se osservati promettono alle nostre barche una lunga vita (in sicurezza) tra le onde. Vediamoli.

### Dopo ogni uscita

Alzare i materassi per evitare la formazione di muffe;  
sollevare i paglioli per aerare la sentina;  
lavare la coperta con acqua dolce;  
piegare le vele e coprirle;  
aprire i portelli dei gavoni;  
lasciare aperto il portello del frigorifero;  
staccare l'interruttore delle batterie.

### Ogni 15 giorni (in navigazione)

Controllare il livello dell'olio del motore, la pulizia del filtro dell'acqua di mare e il funzionamento delle luci di via.

### Stagionale

Controllare la tensione delle sartie e le luci di navigazione.  
Effettuare il tagliando del motore, lavare la tappezzeria, pulire il teak in coperta

### Annuale

Controllare il sistema di tenuta dell'asse dell'elica, l'attacco delle crocette, le impiombature del sartame e la base dell'albero.  
dare l'antivegetativa;  
disarmare le vele nel periodo di non utilizzo;  
far circolare acqua dolce nel motore dopo aver messo in secco la barca;  
effettuare il tagliando al motore;  
ingrassare l'avvolgifiocco, le valvole e l'elica.  
lucidare lo scafo, trattare i legni interni ed esterni;  
pulire i serbatoi;  
smontare, pulire e ingrassare il salpancora;  
sostituire l'olio all'invertitore;  
verificare lo stato dell'impianto elettrico e di tutto il rig.

### Ogni 3 anni

controllare: i silent block e l'allineamento della trasmissione; le cuciture delle vele; l'elettronica e aggiornare il software dei dispositivi.  
Ingrassare i winch, smontare e controllare la timoneria, sostituire le guarnizioni del wc.

### Ogni 5 anni

Pulire: scambiatore di calore, iniettori e cinghia di distribuzione, Sostituire: i cavi delle leve del motore; il sartame in tondino; il silicone dell'attrezzatura di coperta; le batterie; le guarnizioni degli osteriggi e degli oblò; le valvole dei passascafi; le drizza e le scotte;  
Verificare lo stato di umidità in carena.

### Ogni 10 anni

Controllare con gli ultrasuoni il laminato della carena;  
disalberare;  
fare la manutenzione del ponte in teak;  
sostituire il sartame in spiridale;  
valutare la necessità di un trattamento epossidico per la carena.

### Ogni 15 anni

Refitting del motore e dell'impianto elettrico;  
ridipingere lo scafo e la coperta;  
verificare stato del ponte in teak e dei vetri degli osteriggi;  
verificare approfonditamente lo stato dei prigionieri della deriva.

scopo di risolverli. Ci sono poi gli *sprovveduti*, fatalisti che si dimenticano della loro barca per interi mesi pensando che se la caverà da sola. Convinti che “nulla si crea e nulla si distrugge”, si godono il loro inverno senza pensieri, confidando anche che “nulla si trasforma”.

Infine abbiamo i *sapienti ponderati*, esperti di buon senso e dotati del piacere dell'ozio, che offrono alla barca quelle attenzioni necessarie giusto per mantenere in piedi la “relazione”. Sanno come intervenire prontamente in caso di necessità, senza ansia e panico e sono dotati di calma e consapevolezza. Il loro guscio non è che un mezzo per godersi il mare, la pace e il relax.

Per tutti però c'è un appuntamento da rispettare, quello con la manutenzione periodica del “buon marinaio”. Una pratica imprescindibile che permette di conoscere la barca a fondo, di renderla sicura, che evita guasti e che impedisce che il mezzo si deprezzi velocemente (vedi tabella accanto).

Ma quando iniziano le vacanze i controlli possono proseguire approfittando del tempo libero a disposizione e di un punto di vista privilegiato, sul campo. Vediamo dunque su cosa focalizzare l'attenzione in banchina prima di mollare gli ormeggi, durante la navigazione e in rada quando si è dato fondo all'ancora.

## Controlli preventivi in banchina

Abbiamo ancora a disposizione il cantiere, un po' di tempo per il fai-da-te, i negozi di nautica e forse amici e vicini di barca disponibili ad aiutarci. In questa fase è possibile procedere dunque a un controllo scrupoloso della coperta, a partire dallo stato del gelcoat (se presenta crepe o piccole



*Il gelcoat può presentare evidenze di stress. In figura sono chiaramente visibili crepe al di sotto del binario della scotta del genoa che necessitano di indagine.*

fratture) per scongiurare eventuali infiltrazioni nel sandwich o nel laminato, ed eventualmente quello del teak (verificare distacchi, vuoti, comenti, integrità del sigillante elastico (Sikaflex) ed eventuali zone scure sintomo di marcescenza.

**Osteriggi e boccaporti.** Passare poi in rassegna le meccaniche di osteriggi, passi d'uomo e boccaporti con apertura a ribalta-vasistas verso l'esterno e controllare se mantengono la posizione per gravità (poi anche in navigazione con vento e onda). Potrebbe essere necessario oliare le meccaniche o sostituire le molle.

**Battagliola.** Verificare l'integrità di candelieri, bulloncini, basi, draglie (se integre o con trefoli sfilacciati e tornichetti di tiraggio). È essenziale anche controllare la solidità dei pulpiti.

**Barra di rispetto.** Controllare apertura a tappo e perno dell'asse del timone. Verificarne il funzionamento e tenerla a portata evitando di "seppellirla" nei gavoni.

**Attrezzatura di coperta.** Eliminare sporco e ossidi su carrelli, trasto, rotaie, bozzelli, gar-

rocci, trozza del boma, canalette e vang. Tenere grilli e snodi perfettamente mobili. Una spruzzata di Crc è ottima per sbloccare, un leggero velo di vaselina per proteggere e poco silicone per impermeabilizzare.

**Sartie e lande.** La verifica passa poi alle sartie a riposo, ad arridatoi, a pressature, impiombature e alle copiglie che non devono essere ritorte. Queste parti non devono presentare scanalature tra i trefoli, salsedine e sedimenti. Anche le lande devono risultare ben salde e prive di ossidazione. Con-



*Gli attacchi delle lande in coperta e sottocoperta devono risultare ben salde e prive di ossidazione.*

trollare anche il paterazzo, il suo sistema di "pompaggio" (idraulico o manuale) e lo stato delle crocette (attacchi sull'albero e sartie laterali).

**Sentina.** Sottocoperta saranno oggetto di ispezione sentina, prigionieri e controstampi. Indagare a fondo nel caso vi fossero tracce di sale, distacchi, deformazioni o crepe che potrebbero denunciare un pericolo grave non trascurabile.

**Prese a mare.** Le prese a mare non devono essere bloccate. Nel caso lo fossero si può intervenire con spray sbloccante. In extremis, se le saracinesche sono di metallo, potranno essere scaldate brevemente a fiamma libera (attenzione alle tubazioni!) o ugualmente raffreddate con ghiaccio spray (quello utilizzato per le contusioni). Dilatandosi o restringendosi il metallo si "muove" e la manopola dovrebbe infine sbloccarsi. Sono comunque caldamente sconsigliate le martellate.

**Fascette.** Tutte le fascette stringitubo presenti sulle tubature non metalliche collegate alle prese a mare (di norma sarebbe meglio se fossero due per lato), devono essere integre e non presentare tracce di corrosione. Nel qual caso occorrerà sostituirle senza indugio.

**Impianto del gas.** È poi imprescindibile ispezionare l'integrità dell'impianto a gas della cucina. In particolare occorre verificare la scadenza del tubo flessibile in gomma (se è scaduto va sostituito) e il serraggio delle fascette (anche qui due per lato). La bombola del gas deve essere poi ben ancorata nel suo pozzo esterno e ventilata. Controllare anche il regolatore di pressione, il rubinetto di chiusura e i raccordi rigidi in rame.

**Motore.** In questa fase occorre prestare particolari attenzioni an-

## ENTROBORDO: AMICO DA NON TRASCURARE

Dell'entrobordo è consigliabile verificare livelli di olio, acqua, liquido dello scambiatore e olio dell'invertitore. Quindi, filtri, alternatore, pompa dell'acqua e girante. Quest'ultima è meglio sostituirla all'inizio di ogni stagione se la barca è stata molti mesi ferma poiché le alette, piegate per lungo tempo, si viziano e si deformano per poi rompersi all'improvviso nei momenti meno opportuni.

Una volta in funzione, eventuali trasudi sulla scocca dell'entrobordo denunceranno allentamenti che andranno individuati.

Nel "service" stagionale vanno poi controllati il circuito di raffreddamento, la tensione delle cinghie, la pulizia del filtro dell'aria (si cambia circa ogni 2 anni), il premistoppa o la cuffia dell'asse dell'elica che deve essere sempre "umido" pena il surriscaldamento del sistema. È bene ricordare, immediatamente dopo il varo di premere sulla cuffia con le dita per spurgare l'aria: emerterà la classica "pernacchia". Verificare spie, cicalini e monoleva. Quest'ultima deve risultare fluida in accelerazione e decelerazione e nell'inserimento delle marce. Verificare i tiranti seguendo il corso fino al motore. Vanno testati durante il funzionamento anche l'alzavalvole e il rubinetto taglianafta.

La fumosità del motore può essere indizio di problemi all'entrobordo. La verifica in tal senso è meglio effettuarla all'avviamento a freddo, ma si può fare anche in navigazione, a caldo, a due terzi circa del regime massimo, portando l'acceleratore a fondo per qualche istante.

**Fumata nera.** In tali condizioni è accettabile una certa fumosità nera. Un'altra causa potrebbe essere una turbina bloccata. In generale la presenza di fumo nero denuncia una temperatura dell'aria troppo elevata, il filtro dell'aria o gli iniettori sporchi, o un sovraccarico sull'elica (passo eccessivo o potenza del motore sottodimensionata rispetto alle dimensioni della barca). Abituamente questo problema si risolve con un intervento di modifica dell'elica o con la taratura di pompa e iniettori.

**Fumo bianco.** Il fumo bianco contiene vapore dovuto prevalentemente alla presenza di acqua nel tubo di scarico che derivare a sua volta dalla presenza di acqua nel serbatoio, o nei cilindri, dal gasolio sporco, da un pistone bloccato, dalla guarnizione della testata rotta, oppure ancora da alcuni bulloni della stessa non serrati a sufficienza.

**Fumo grigio.** Il fumo grigio è un mix tra fumo bianco e nero, è quindi più difficile comprenderne la causa riconducibile a quelle esposte per i casi sopra descritti.

**Fumo blu o grigio-azzurro.** La presenza di fumi tendenti al blu o all'azzurro denunciano la presenza di olio bruciato. È piuttosto grave perché significa che l'olio entra nella camera di compressione dagli o-ring di tenuta dei pistoni che evidentemente sono usurati. In queste condizioni possono verificarsi spesso problemi di messa in moto. ■

che al propulsore per il quale rimandiamo a un approfondimento dedicato nel riquadro sopra.

**Pompe.** Verificare infine le pompe di sentina, sia elettriche (con accensione manuale o automatica), che manuali. In particolare il corpo della pompa elettrica deve trovarsi al di sopra della li-

nea di galleggiamento, o disporre di un sifone. Se si utilizza una pompa a immersione è consigliabile installare una valvola di non ritorno aggiuntiva a quella presente all'interno dello stesso accessorio per scongiurare reflussi.

**Calumo.** Stando ancora in banchina sarà inoltre opportuno

passare in rassegna: ancora (principale e di rispetto) e rispettivi calumi verificando lo stato di maglie, false maglie della catena e giunti; tender analizzando in particolare la tenuta dei tubolari gonfiati e il punto di fissaggio del golfare di prua per il rimorchio; fuoribordo di cui si sarà provveduto comunque a effettuare un service stagionale.

**Luci.** Pernottare in porto nelle fasi di pre-partenza sarà anche una buona occasione per sincerarsi che siano funzionanti luci di via, di fonda, del ponte così come quelle degli strumenti e della bussola.

## Verifiche in alto mare

Si parte! questa volta per davvero, senza più indugiare molliamo gli ormeggi turbati solo da un po' di dubbi, ma armati di una sana dose di coraggio verso la nostra avventura.

Anche durante il viaggio però i sensi devono essere vigili. Ascoltare, annusare e toccare, sono le 3 regole da non scordare. Rumori e odori da sempre sono indizi preziosi per scovare e risolvere eventuali problemi.

**Infiltrazioni.** Cominciamo dall'opera morta. Le murate interne non devono presentare colature di acqua (neanche tracce vecchie e asciutte) che potrebbero denunciare trafileggi dall'esterno a causa di una sigillatura carente nella giunzione scafo-coperta. Il test può essere effettuato con onda di prua bordeggiando quando le strutture sono sottoposte a flessione e torsione.

**Attrezzatura di coperta.** Tutta la ferramenta soggetta a sforzo deve funzionare senza cigolii e attriti. Controllare quindi visivamente se cime, scotte e drizze presentano segni di usura. I winch



*Le murate non devono presentare colature di acqua (neanche tracce vecchie) che potrebbero denunciare problemi anche gravi nella giunzione scafo-coperta.*

devono risultare fluidi nella rotazione (con la maniglia e non a ogni velocità). Idem avvolgifiocco ed eventuale avvolgiranda.

**Sartiate.** Anche il sartiate sotto carico può mostrare segni di cedimento o quanto meno di non adeguata “accordatura”. Navigando le sartie basse, medie e alte in opera devono avere una tensione simmetrica. Se ve ne fosse una più lenta andrebbe regolata di conseguenza agendo sul rispettivo arridatoio. Lo stesso dicasi per la “catenaria” dello strallo a prua.

**Vele.** Delle vele, in particolare di genoa e randa, va controllato lo stato di eventuali vecchie riparazioni, cuciture, anti uv, tasche delle stecche, bugne e balumine, che non devono presentare sfilacciate. Effettuare sempre un test per la presa di terzioli per verificare il funzionamento del circuito delle borose, la tenuta delle brancarelle e l'integrità del tesabase.

**Albero e boma.** L'albero deve risultare centrato e non presentare presso-flessioni laterali. Lo si può verificare traguardando la canaletta della randa che osser-

vata dal basso non deve presentare curvatures. Nel caso vi fossero, occorrerà procedere all'allineamento agendo sulle sartie.

**Mastra.** Una navigazione bagnata potrà risultare utile anche per sincerarsi della tenuta della guarnizione della mastra e dei fori di drenaggio a piede d'albero (o in coperta se stagnato).

Boma e varea vanno verificati in ogni loro parte comprese pu-



*In banchina sarà opportuno passare in rassegna le maglie della catena.*

legge, rinvii, rivetti e saldature varie. Lo stesso dicasi per galloce e bitte rivettate su albero, stopper e winch che devono risultare ben fissati e privi di ossidazioni.

**Timone.** Sotto sforzo merita particolare attenzione anche il timone: navigando sia a vela che a motore vanno controllati fino a fine corsa frenelli o pistoni idraulici.

**Serbatoio del gasolio.** Un capitolato a parte merita il serbatoio della nafta: se ha più di 10 anni e non è mai stato pulito, è consigliabile tenerlo con almeno tre quarti di pieno per evitare al tempo stesso condensa e pescaggio di morchia a barca sbandata.

## Cosa controllare quando si è in rada

“L'estate è quel momento in cui fa troppo caldo per fare quelle cose per cui faceva troppo freddo d'inverno”, parola dello scrittore Mark Twain. È l'occasione per oziare in quella che è la cornice più appagante e che maggiormente dalle fatiche della quotidianità: la rada. Tra un tuffo e un sonnellino ecco dunque alcuni controlli utili da effettuare in queste condizioni di massima tranquillità.

**Salpancora.** Stando alla fonda è possibile monitorare accuratamente il salpancora a partire dalla verifica dell'integrità del fissaggio del basamento sotto tiro. Inoltre saranno passibili di adeguati controlli la frizione, la campana del verricello (tenuta e presa), l'interruttore magnetotermico e il musicchiere (ovvero il telecomando).

**Winch.** Chi non è neofita nella manutenzione del winch potrà approfittare del relax della rada per concedersi anche il “piacere” di smontare e pulire ogni singolo pezzo con pennello e nafta per togliere tracce di spor-

## CASSETTA DEGLI ATTREZZI E RICAMBI

La cassetta degli attrezzi è per il marinaio uno scrigno "sacro" che non deve mancare mai a bordo, come anche i ricambi e i materiali di rispetto. Meglio che contenga pochi attrezzi, ma di ottima qualità, che tanti scadenti. Come minimo di deve essere un martello, cacciaviti a croce e a taglio di varie misure, pinze, chiave a pappagallo, chiavi inglesi dalla 6 alla 22, a brugola, trapano (a batterie), seghetto, forbice, nastro isolante e grey-tape.

Un settore a parte conterrà cimette e stroppi, grilli e moschettoni, materiale per la riparazione di vele e tender; quindi cunei di legno turafalle, guarnizioni, lampadine di rispetto, fusibili, fascette stringitubo e copiglie. Tra i ricambi sono imprescindibili le cinghie dell'alternatore, la girante, il filtro del gasolio, l'olio motore, il liquido dello scambiatore, un buon bansigo e sicuramente una Visa o Mastercard per eventuali altri approvvigionamenti strada facendo! Nell'elenco che segue altre dotazioni di cui sarebbe comunque meglio essere provvisti.

- chiavi a bussola, spaccate, ad occhio, cacciaviti;
- pinze autobloccanti;
- tronchesi;
- pappagallo e chiave inglese (dimensionati per le prese a mare);
- estrattore;
- cacciavite a percussione;
- set lime e raspe;
- set filiera e maschi Hss;
- rivettatrice e rivetti inox di varie misure;
- taglierino e lame di ricambio
- pilota da elettricisti
- pinza per faston
- sega a ferro con lame d'acciaio
- saldatore a 200 e a 12 Volt (in alternativa a gas) con relativo stagno
- morsetta per lavori
- cesoie per sartiame
- tester
- metro a nastro
- calibro
- pompa per l'estrazione dell'olio motore
- cavo elettrico predisposto di vari raccordi per prese in banchina
- manichetta acqua e vari tipi di raccordi
- coppia di molloni da ormeggio
- taniche acqua e carburante
- secchi
- lampada da meccanico
- riduttori 220 V.
- batterie di ricambio
- materiale elettrico vario
- cavi elettrici spezzoni di varie dimensioni
- cordame vario
- spezzoni catena
- kit completo da velaio
- ritagli dacron per riparazioni provvisorie delle vele
- nastro adesivo forte per vele
- cartucce per filtri dell'olio, del gasolio e dell'aria del motore
- cartuccia filtro acqua dolce
- cartuccia filtro esterno gasolio (Racor)
- kit ricambio pompa raffreddamento motore
- ferramenta nuova e usata
- viti, dadi, bulloni, rondelle inox
- viti autofilettanti inox (efficaci anche per il legno)
- fascette inox stringitubo vari formati (dimensionati per le tubazioni di bordo)
- nastro biadesivo
- nastro autoagglomerante
- mastice bicomponente per piccole infiltrazioni acqua
- carta vetrata varie grane
- kit per interventi sulla vetroresina
- kit guarnizioni ricambio per wc marino
- carta per guarnizioni di vari spessori
- materiali di ricambio per pompe
- tubature in gomma e Pvc vari diametri
- pompa sentina elettrica e autoclave (di rispetto o volante)
- lubrificanti vari
- adesivi e colle (attack- sikaflex, sigillante rosso per guarnizioni (Pik), stucco epossidico)
- olii e liquidi per manutenzione
- filo di ferro zincato
- tavolette in multistrato di vari spessori
- guanti in lattice
- pasta lavamani

cizia e grasso vecchio. Dopo averle ben asciugate, si proteggeranno le parti mobili con grasso marino idrorepellente e quelle fisse con spray anti corrosione.

Si tratta di un'operazione da effettuare con attenzione e dopo aver predisposto intorno al verricello un telo e un secchio in cui riporre parti, ingranaggi, nottolini e molle.

**Autoclave e Wc.** È opportuno quindi osservare al lentino: autoclave (in ogni sua componente), frigorifero e compressore (deve staccare e attaccare adeguatamente), flusso e scarico di docce e lavelli, filtri, wc e relative pompe. Se in queste ultime si nota una certa resistenza, occorre smontare la parte superiore della leva e ingrassare il pistone con vaselina, dentro e fuori, in modo da prolungare la vita delle guarnizioni. A meno che non siano gravemente compromesse dalla salsedine e dal calcare, nel qual caso andranno sostituite.

**Check all'opera viva.** Un tuffo in acqua è un ottimo refrigerio, ma anche un'occasione per osservare da vicino carena, bulbo, timone, asse, zinchi ed elica (controllo alla boccola e rimozione di eventuali depositi o fili da pesca). In più si potranno pulire le griglie di aspirazione del circuito di raffreddamento del motore, l'elichetta del log e la piastra dell'ecoscandaglio. Salendo sul tender poi, si potranno eliminare a colpi di spugna "sgommature" e macchie presenti lungo murate per tutto il perimetro dello scafo.

Ed essendo in vena di pulizie si potrà infine passare al ponte in teak "disinfettandolo" con acqua di mare (il miglior trattamento naturale esistente) e alla lucidatura degli acciai presenti in coperta. ■