



Acqua in sentina

La sentina è la prima cosa che si controlla quando si va a vedere una barca d'acquistare o quando la si deve preparare per una navigazione, trovarla bagnata è fonte di apprensione, vediamo i motivi per cui l'acqua può arrivare sotto i paglioli

di Lara Adani

È sempre spiacevole alzare il pagliolo e trovare la sentina bagnata. Se poi ciò accade mentre stiamo navigando e fuori c'è mare, il nervosismo aumenta perché, per quanto possiamo ripeterci che non c'è motivo per cui la barca debba fare acqua, fin tanto che non individuiamo l'origine dell'infiltrazione non riusciamo a tranquillizzarci completamente.

Altrettanto dicasi per quando andiamo a visitare una barca che intendiamo acquistare e troviamo tracce di acqua sotto i paglioli, ancora peggio se questa è stata asciugata da poco. Diverse possono essere le cause della presenza di acqua in sentina. La prima cosa da accertare è se si tratta di acqua salata o di acqua dolce, per far ciò l'unico sistema è quello di assaggiarla. Non è piacevole assaggiare acqua di cui non si conosce la natura ma questo è l'unico modo rapido per iniziare a capire da dove questa arriva.

L'ALBERO

Se si assaggia l'acqua in sentina e questa è dolce, si può trarre un respiro di sollievo. Qualsiasi cosa sia, non è dovuto ad una falla. Cominciamo con il controllare vie d'acqua accidentali, quali oblò lasciati aperti in giorni di pioggia, tambuccio chiuso male o cose di questo genere. Escluse infiltrazioni accidentali, prendiamo in considerazione l'albero passante. Se quando asciughiamo la sentina, dopo qualche giorno la ritroviamo bagnata e la barca ha un albero passante, è molto probabile che si tratti di acqua di condensa. L'albero in alluminio, specialmente d'inverno, è soggetto a forti escursioni termiche. Durante il giorno, l'estruso si riscalda sotto il sole e con esso l'aria contenuta al suo interno, al calare del sole l'alluminio, non più colpito dai raggi del sole, si raffredda rapidamente, al suo interno si crea della condensa e successivamente delle goccioline d'acqua che scenderanno lungo l'estruso sino ad arrivare in sentina. Il fenomeno può essere così accentuato: alcuni cantieri (per evitare che le loro barche fossero costantemente bagnate in sentina) hanno provveduto a tappare la base dell'albero, in modo che l'acqua non possa fuoriuscire da questa. Per scaricare l'acqua che si accumula all'interno dell'albero, hanno messo un rubinetto poco sopra il tappo. Il sistema è efficace e raggiunge lo scopo di mantenere la sentina sempre asciutta. Tuttavia, occorre fare molta attenzione a non scordare di svuotare l'albero almeno una volta al mese e, se possibile, due. In caso contrario le parti interne di questo si potrebbero danneggiare.

I SERBATOI

Scartata l'ipotesi dell'albero passante, si prenda in considerazione un problema sull'impianto idraulico. Questo può perdere in diversi punti. Tra le varie ipotesi che riguardano il sistema idraulico, il danno ai serbatoi è il più grave. Questi possono essere di materiale diverso e ognuno ha dei punti deboli. Acciaio: nei serbatoi d'acciaio i punti più soggetti a creare problemi sono le saldature. Il serbatoio è, in pratica, una scatola fatta di più lamiere saldate tra di loro. Con le sollecitazioni che queste ricevono dal movimento della barca e dell'acqua in essi contenuta, le saldature possono cedere. Problemi si possono avere anche nei bocchettoni di scarico, di carico e di sfiato. Se la perdita d'acqua è molto limitata, il problema potrebbe trovarsi nella parte alta di questi, perché come scende il livello dell'acqua, la fuoriuscita di liquido si arresta. Per controllare il serbatoio, si passi una mano lungo le saldature della scatola cercando dei punti umidi, lo stesso si faccia all'attacco dei bocchettoni. Il serbatoio andrebbe sempre protetto con degli anodi, se ciò

...sino a provocare quello che molti fabbri chiamano la "sudorazione del serbatoio"...

non avviene, le lamiere si possono assottigliare sino a provocare quello che molti fabbri chiamano la "sudorazione del serbatoio", ovvero dell'acqua riesce a passare la lamiera e arrivare in sentina, a questo punto non c'è più nulla da fare, il serbatoio va sostituito.

Serbatoi di PVC morbido: il loro punto più fragile sono i bocchettoni, che sono innesti di plastica che si avvitano su ghiera termosaldate al serbatoio. Le sollecitazioni hanno facilmente la meglio su queste parti particolarmente fragili. Se la fuoriuscita di acqua dipende da questo tipo di serbatoi, questa è quasi sempre copiosa e continua sino a svuotamento dello stesso. Pvc rigido: sono i migliori, non hanno saldature e i bocchettoni fanno parte dello stampo, difficilmente danno problemi, a meno

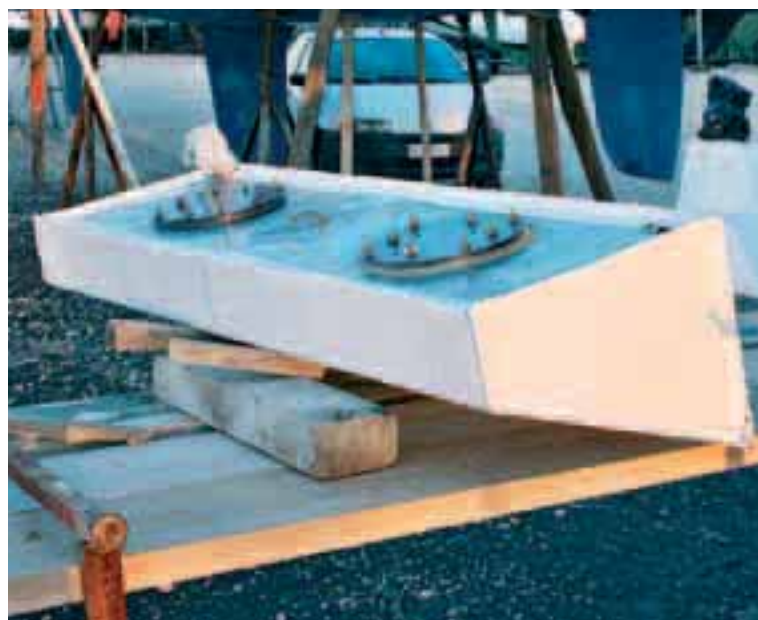
che un corpo appuntito non li tagli. Se ciò accade, conviene sostituirli.

TUBI, GUARNIZIONI E POMPE

Se la nostra autoclave, dopo che si sono chiuse tutte le utenze del sistema idraulico, smette di funzionare per ripartire a tratti, significa che il problema è nell'impianto. Infatti, la pompa si ferma perché è riuscita a mettere in pressione il sistema; se questo perde da qualche parte, dopo poco la pressione calerà e l'autoclave si rimetterà in moto per ristabilirla. Il numero delle volte che questa parte e la maggiore o minore frequenza, ci possono dare un'idea di quanta acqua si perda. ▶▶

Oltre alla condensa che si crea all'interno dell'albero, bisogna considerare che alcuni di questi non sono protetti in testa e, quindi, l'acqua piovana entra facilmente





Sopra un serbatoio in acciaio protetto con della vetroresina. Sotto un serbatoio in Pvc morbido, la plastica blu che si vede in fondo al gavone serve a proteggere il serbatoio dalle pagliuzze di mat.

In basso un serbatoio in acciaio con anodo sacrificale



Trovare la perdita nell'impianto non è semplice, perché questa potrebbe essere ovunque. Se l'impianto è vecchio e ha ancora le fascette in acciaio, si controllino queste e, dove ce n'è una, se ne aggiunga una seconda. Fin dove si arriva, si passi la mano sui tubi per cercare di scoprire qualche crepa.

LA FARINA

Se nonostante tutti i nostri tentativi, non si riesce a determinare da dove perde l'impianto, si asciughi completamente la sentina sino a risalire il più possibile lungo le murate. Mentalmente si divida la barca in zone e si sparga sulla sentina di una zona per volta, sino a risalire per una ventina di centimetri o più lungo la parte tonda della carena, un velo di farina. La perdita d'acqua (per quanto piccola possa essere), se si trova in quella zona, lascerà un segno sulla farina permettendoci di identificarne la localizzazione.

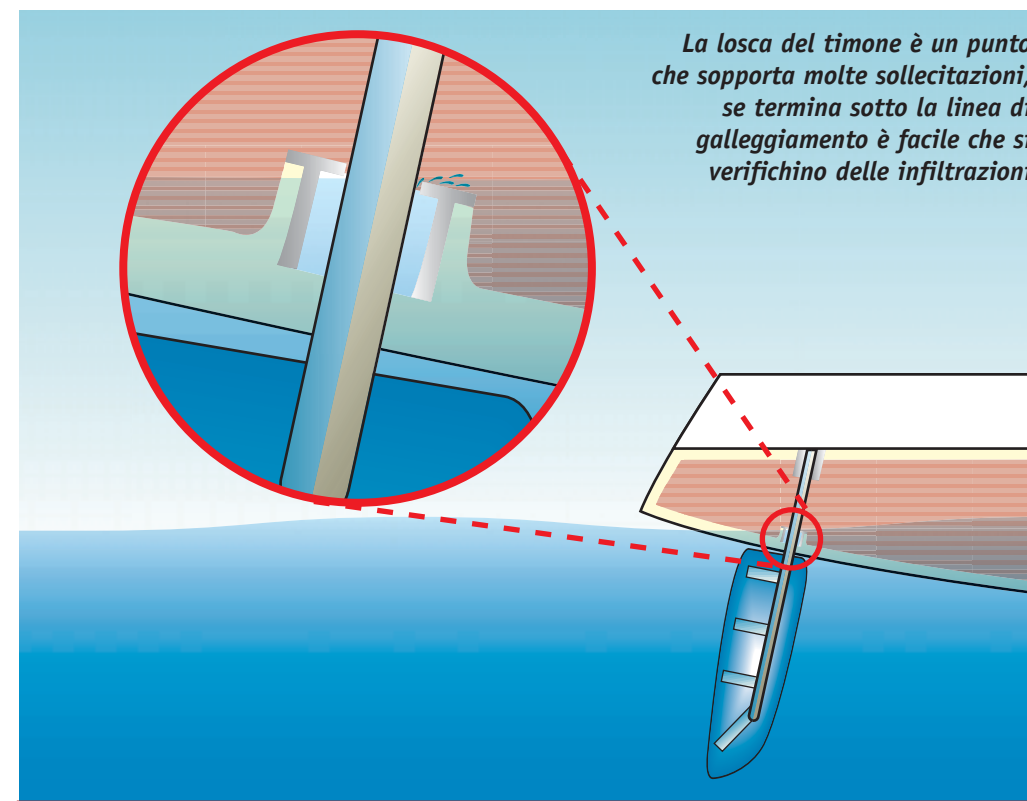
ACQUA SALATA

Se, assaggiando l'acqua la si sente salmastra, il problema potrebbe essere grave perché si tratta di acqua di mare e individuare da dove arriva è imperativo.

Fortunatamente, non sono molti i motivi per cui in barca si possa trovare dell'acqua salmastra. Se escludiamo dell'acqua entrata accidentalmente durante una navigazione in mare, rimane la losca del timone, il premistoppa dell'asse dell'elica, i passascafi dell'elettronica e i bagni.

Andiamo per ordine:

Controllare la losca del timone è semplice, basta un'occhiata all'interno del gavone di poppa per vedere se la sentina è asciutta o no: Il controllo dovrebbe essere fatto dopo una navigazione di bolina. A barca sbandata è più facile che entri ac-



La losca del timone è un punto che sopporta molte sollecitazioni, se termina sotto la linea di galleggiamento è facile che si verifichino delle infiltrazioni



Una sentina perfettamente tenuta

qua da quel punto.

Se così è, il problema potrebbero essere localizzato nelle boccole o potrebbe essere dovuto alla delaminazione delle pezze di vetroresina, che tengono il tubo della losca ancorato allo scafo. Nelle barca in linea d'asse, specialmente per quelle che hanno qualche anno e che quindi sono dotate di un premistoppa vecchio tipo (di quelli a baderna, corda grassa, per intenderci), è



L'autoclave può funzionare come spia per una perdita dall'impianto idraulico

possibile che ci sia un trasudo d'acqua. Una goccia dovrebbe sempre entrare dal premistoppa quando l'asse è in movimento, ma se questa è presente anche a asse fermo, significa che il premistoppa va stretto o la baderna ingrassata.

Altro punto da controllare sono i passascafi dell'ecoscandaglio e del log. Entrambi questi strumenti, sino a qualche anno fa, avevano bisogno di un foro sullo scafo per mettere il sensore a contatto con l'acqua, quel foro potrebbe costituire una via d'acqua.

Un ultimo controllo va dato ai wc. Se si naviga senza chiudere le prese a mare e loro asservite, è sempre possibile che durante una bolinata questi facciano entrare acqua salata in barca.

Se tutti questi controlli dovessero risultare negativi, allora bisognerà pensare all'eventualità di un danno allo scafo: una falla o un'infiltrazione dei prigionieri del bulbo. Quest'ultimo caso è facilmente controllabile, basta alzare un pagliolo in corrispondenza dei prigionieri e verificare che la base di questi non sia bagnata. Nel secondo caso, confutare l'ipotesi della falla sarà più complicato, soprattutto se la barca è in controstampo integrale. Infatti, su questo tipo di barche non è possibile, in nessun modo, accedere al fondo dello scafo perché la sentina si trova nel controstampo. A questo

punto, anche se si trova una via d'acqua, non è detto che la falla sia proprio lì: l'acqua potrebbe aver camminato sotto il controstampo e uscire in quella zona perché in altre non gli era stato possibile.

Fortunatamente una falla non può verificarsi dal nulla quindi, se la barca non ha battuto contro scogli o banchi di sabbia, possiamo scartare l'ipotesi e concentrarci sulle altre possibilità. ■