

Bolina

Bolina



Post precedente: [Coperta in teak? Taroccata!](#) Post successivo: [Spettacolare "waterway"](#)

Categoria: [Esperienze](#)

Lavori straordinari a bordo

19-09-2022 [Raffaella Marozzini](#)  

Dopo oltre due anni di stop forzato in Australia, l'Etap 39s "Obiwan" ha bisogno di interventi alla carena, al teak e alle coperture in tela prima di riprendere il largo



Abbiamo messo la barca in secco a Bundaberg, in Australia, nel gennaio del 2020 per quello che pensavamo sarebbe stato un periodo di tre mesi, da spendere prima in Italia, poi in Nuova Zelanda.

Come tutti sappiamo anche troppo bene, invece, a marzo 2020 è scoppiata la pandemia da Covid e l'Australia ha chiuso i confini. Così noi siamo rimasti fuori e il nostro Etap 39s Obiwan abbandonato sul suo invaso. Ci sono voluti due anni e quattro mesi prima di poter tornare a bordo.

Una volta scesi dall'aereo a Brisbane abbiamo noleggiato un piccolo camper che ci permettesse di raggiungere il cantiere e dormire le prime notti; sapevamo che sarebbe stato impossibile vivere subito a bordo. Potete immaginare l'emozione di rivedere

finalmente Obiwan che oltre a essere la nostra barca dal 2015, quando siamo partiti per il giro del mondo, è anche la nostra casa.

La mattina del nostro arrivo, il marina ha provveduto a spostare Obiwan dall'area "storage" al cantiere dove iniziare i lavori. Con il cuore in gola abbiamo parcheggiato il furgone e siamo saliti a bordo. La nostra bella barca era un disastro: un fitto strato di polvere copriva ogni cosa, dai teli che avevamo messo a protezione del pozzetto e della tuga, al teak; il colore di cime e drizze variava dal marrone al verde muschio, il copritimone e la cappottina erano strappati.



*Tra i lavori su **Obiwan** non è mancato il check-up completo all'entrobor-
do, con sostituzione di cinghie e filtri.*

All'interno abbiamo subito constatato con sollievo che non c'era odore di muffa ma anche qui uno spesso strato di polvere copriva ogni cosa, migliaia di insettini morti e cacchette di gecko erano sparse per tutta la barca.

Subito sono venuti a salutarci i nostri amici australiani Rob e Lauren, che si sono presi cura di Obiwan mentre noi eravamo via; hanno periodicamente controllato la barca, ispezionato l'interno e sono arrivati perfino a comprare il materiale e cucire un telo di protezione quando quelli che avevamo messo noi si erano strappati.

Quello con Bundaberg Port Marina è stato un rapporto di amore-odio. Amore perché è uno dei pochi cantieri dove lasciare la barca a terra in sicurezza in tutta la costa Est dell'Australia. È pulito, ordinato, e soprattutto gli involti per le barche sono veramente seri e a prova di ciclone. Sono costituiti da due lunghe traverse perpendicolari alla barca, unite al centro da una putrella su cui appoggia la chiglia. Sui lati, sono montati quattro pali regolabili che sostengono lo scafo all'altezza della falchetta. In più sono ancorati a terra con quattro cinghie.

Odio perché da un prezzo tutto sommato abbastanza conveniente per il rimessaggio, circa 350 euro al mese, una volta spostati nel cantiere ci sono stati fatturati più di 1.300 al mese. L'arcigno boss si è rifiutato di farci anche un minimo sconto, dopo due anni e mezzo che la barca era ferma lì e puntualmente avevamo pagato tutti i mesi in anticipo. Pensavamo di essere dei buoni clienti da trattare bene, invece nulla, neanche un dollaro

di sconto, anzi quasi la sensazione di essere trasparenti quando ci capitava di incrociare il suo sguardo. Per il resto, Donna, alla reception è stata sempre gentile e disponibile, così come i ragazzi del cantiere.

Già l'ultima volta che avevamo messo la barca a terra alle Fiji avevamo notato cinque o sei bolle di osmosi che avevamo prontamente grattato e trattato con epossidica. Ora, approfittando del fatto che la barca era stata a terra per più di due anni, e quindi aveva avuto il tempo di asciugarsi per bene, abbiamo pensato fosse il momento giusto per fare un trattamento preventivo.

Prima di partire dall'Italia ci eravamo messi d'accordo con Ray di R&B Marine che ci aveva mandato un preventivo dettagliato per riportare la chiglia al gelcoat, grattare e livellare eventuali bolle, dare tre mani di epossidica e una di primer prima dell'antivegetativa. Totale del preventivo l'equivalente di 4.500 euro, comprensivi di materiale e mano d'opera. Mentre i ragazzi di Ray iniziavano a grattare la carena noi ci dedicavamo all'interno.

Muniti di aspirapolvere abbiamo iniziato la pulizia, così al caos che c'è normalmente in una barca lasciata in cantiere, come il genoa e il bimini piegati sul tavolo del quadrato, i materassini esterni e il sup sgonfiato e piegato nella cabina di poppa, si sono aggiunti cumuli di materiale fuoriuscita dai gavoni.



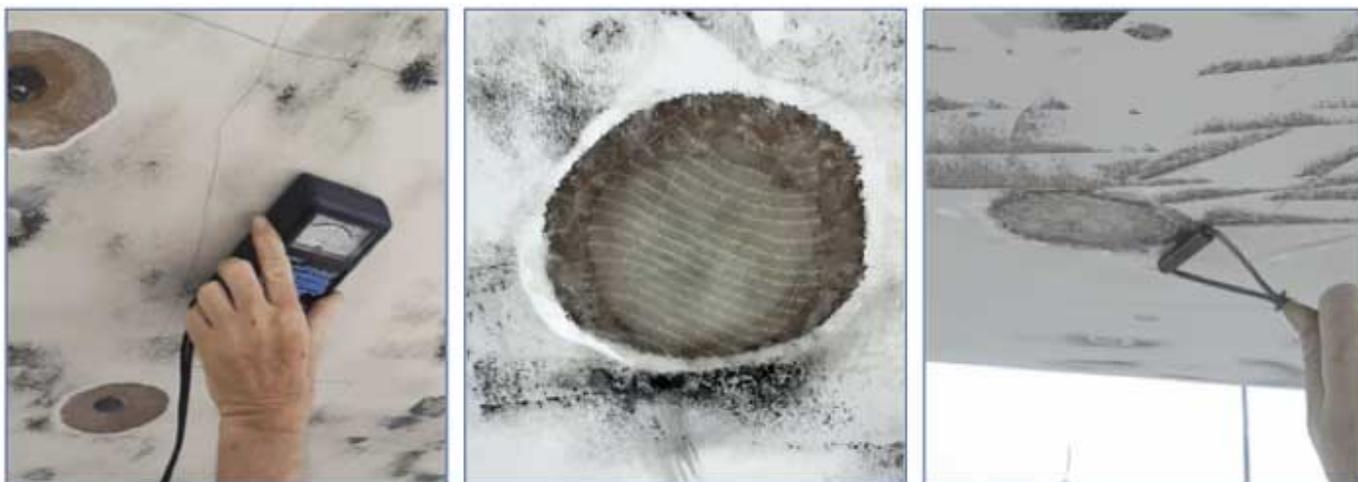
Tutti gli impianti di Obiwan sono stati passati in rassegna e ripristinati; tra questi c'è anche il dissalatore al quale sono stati sostituiti membrana e filtri.

La prima settimana l'abbiamo passata a spostare masse di oggetti da un punto all'altro per farci spazio per pulire. Tutti i vestiti, tutte le lenzuola, tovaglie, asciugamani sono finiti in lavatrice. Piatti, pentole, bicchieri, posate, etc., li abbiamo portati nella cucina del marina per lavarli. Intanto strati e strati di vecchia antivegetativa si polverizzavano sotto la cartatrice di Greg, il nostro uomo di fiducia.

Bundaberg è una piccola cittadina, R&B Marine ha fatto un ottimo lavoro, ma quanto a tecnologia per la diagnosi è pari a zero. Lo strumento per misurare l'umidità dello scafo fortunatamente ce l'eravamo portato dall'Italia, perché qui non ci sono macchinari a ultrasuoni, radiografie, etc., niente di niente. In più mettiamoci che la nostra barca è un

Etap, costruita con doppio scafo con un'intercapedine riempita di schiuma per renderla inaffondabile. In alcuni Etap ci sono state infiltrazioni d'acqua tra i due scafi che hanno imbevuto la schiuma al punto da rendere la barca inutilizzabile.

Iniziamo a misurare lo scafo con lo strumento e a macchia di leopardo troviamo delle zone asciutte e altre umide. Il cantiere è caro e noi non abbiamo tempo di lasciare asciugare ancora la barca per mesi. Dopo una consultazione con Greg e Ray decidiamo di praticare dei fori di circa 2 centimetri sullo scafo esterno per controllare lo stato della schiuma e arieggiare il controscavo. Fa una certa impressione forare l'opera viva della propria barca, ma dopo l'Australia visiteremo delle isolette sperdute della Papua Nuova Guinea e dell'Indonesia, vogliamo essere sicuri che la barca esca da qui in condizioni perfette. Come faccio da quando siamo partiti per il giro del mondo documento sulla nostra pagina Facebook quello che facciamo, così posto anche le foto dei fori. Si scatena il finimondo: ci danno dei pazzi, dei fuori di testa, degli incompetenti e chi più ne ha più ne metta. Come dice il vecchio adagio "bene o male purché se ne parli", le visualizzazioni schizzano a più di 2.000! Chi con cognizione di causa, chi a sproposito ognuno dice la sua, ma tutti sono d'accordo che bucare la propria barca sia da pazzi. Ma noi siamo tranquilli, come ci assicura anche Ray, dopo la riparazione con l'epossidica, sarà più resistente di prima.



L'operazione più delicata è stata la verifica della presenza di umidità all'interno del controscavo. Sono stati praticati dei fori di circa due centimetri sulle bolle, successivamente riempiti con tondini di thermolite incollati con epossidica e infine coperti con strati di tessuto impregnato di epossidica. Resa la superficie liscia, è stato quindi possibile procedere con la verniciatura.

Constatiamo che la schiuma all'interno è asciutta, comunque mettiamo delle stufette che asciughino ancora meglio, sia dall'interno che dall'esterno. Purtroppo, il meteo non ci aiuta, qui nell'emisfero australe sta arrivando l'inverno, le temperature si abbassano e piove. Non hanno mai visto così tanta pioggia in questo periodo, ci dicono tutti, ma la cosa non ci consola più di tanto.

La cabina di prua è pulita e pronta così possiamo riprendere possesso del nostro letto. È tempo di riportare il furgone a Brisbane e ne approfittiamo per prenderci un giorno di

vacanza dal cantiere.

Ora che siamo senza un mezzo di trasporto Rob e Lauren ci accompagnano in città a fare un po' di spesa e a comprare quello di cui abbiamo bisogno per le riparazioni. Rob si offre di rifare la nostra cappottina, è bravo con la macchina da cucire ma noi sappiamo che è un lavoro lungo e faticoso. Ma lui insiste: ci dice che lo fa volentieri e quando ci dice "You are family" ci si scioglie il cuore. Così andiamo a comprare un rotolo di pvc e Rob si mette al lavoro. Il cristal (il tessuto trasparente impiegato per le finestrature, ndr) l'avevamo stivato a bordo dalle Fiji, quando lo avevo sostituito alla cappottina del nostro amico Aldo e lui ci aveva lasciato tutto quello che era avanzato, ed era un bel po', grazie Aldo! In tre giorni la cappottina è pronta, dovrò fare qualche aggiustamento, ma siamo molto contenti e grati.

Intanto Rob e Lauren hanno rimesso la barca in acqua e sono pronti a partire. Ci salutiamo con l'intesa di rivederci a Nord appena saremo pronti anche noi. Prima di andare Rob ci lascia le chiavi della macchina, "vi può servire", ci dice. Un'altra mossa che ci scalda il cuore e ci salva la vita, senza macchina per le varie commissioni i lavori sarebbero stati molto più lenti e avremmo speso molto di più.

Finalmente la carena è bianca e liscia come la pelle di un bimbo, è tempo di chiudere i fori. Greg ha scavato una specie di piccolo cratere intorno ai buchi, poi ha tagliato dei tondini di thermolite dell'esatta circonferenza del foro. Vengono inseriti poi diversi tondi di tessuto via via più grandi e stratificati con epossidica, fino a pareggiare la superficie.



Criticato ma efficace, il lavaggio del teak è stato effettuato l'idropulitrice.

Siamo convinti che in quei punti lo scafo sia davvero più resistente che in qualsiasi altro. Il timone è stato smontato, aperto e controllato. È stata saldata una piccola cricca nell'inox, sostituita la schiuma interna e richiuso. La boccola, quella originale della barca, quindi vecchia di 17 anni, era ancora in perfetto stato. Passano giorni e giorni di pioggia e di umido che non ci permettono di procedere con la prima mano di epossidica.

Andiamo avanti così con gli altri lavori, compriamo e installiamo 4 batterie nuove per i servizi e una per il motore. Smontiamo il vessel del dissalatore per cambiare la

membrana, sostituiamo i filtri, controlliamo tutti i collegamenti elettrici e gli strumenti, che fortunatamente funzionano. Rimetto in funzione il computer di bordo con il software per la navigazione Open Cpn, il programma per la radio con il Pactor, controlliamo e puliamo le prese a mare, cambiamo il tubo del gas, portiamo ancora e catena a rigalvanizzare.

Finalmente le previsioni ci danno tre giorni senza pioggia, così Greg dà tre mani di epossidica e il primer. L'antivegetativa la diamo noi, tra una pioggerellina e l'altra. Il giorno dopo andiamo in acqua: sotto una pioggia battente la chiglia di Obiwan torna nel suo elemento naturale dopo due anni e mezzo.

Giovanni inizia la pulizia esterna, io tiro fuori la macchina da cucire e mi accingo a rifare il bimini. Per prima cosa una bella passata di acqua e sapone, poi cominciamo a liberare il ponte da taniche e ingombri vari.

Degli amici conosciuti in cantiere ci prestano un'idropulitrice per togliere il grosso dello sporco. Come per magia la vetroresina torna bianca e il teak, che scola rivoletti di fango marrone, piano piano ritorna biondo. Anche qui veniamo criticati per l'uso dell'idropulitrice sul teak, ma con un po' di attenzione e tenendo il getto lontano pulisce senza rovinare.

Continuiamo la pulizia con acido ossalico, poi ancora una bella sciacquata e applichiamo le nanotecnologie. Intanto scucio tutto il bimini vecchio per usarlo come modello per il nuovo. Come per la cappottina scegliamo il pvc, speriamo che resista meglio all'acqua e poi siamo un po' sulle spese e questa è la soluzione più economica.

Per fortuna posso lavorare nel cruiser cove uno spazio aperto e coperto da una tettoia, con tavoli, sedie e una presa elettrica. Tagliare e cucire il bimini in barca non sarebbe stato possibile. E poi così tutti quelli che passano si fermano a darmi consigli, a chiedere come va il lavoro o semplicemente a curiosare. Il bimini è grande, il pvc è pesante e faccio una gran fatica. Per le ultime cuciture Giovanni deve aiutarmi a fare scorrere il materiale. Una gita in testa d'albero per controllare le pulegge e possiamo tirare su la randa.

Pensando di stare via pochi mesi l'avevamo lasciata nel lazy bag e ci aspettavamo di trovarla sporca o peggio muffita o sfatta. Invece è perfettamente conservata, ma siamo un po' dispiaciuti per la famiglia di gechi che aveva fatto il nido e abbiamo dovuto delicatamente sfrattare.



Sul nuovo bimini, realizzato in pvc, è stato cucito anche un nuovo pannello solare. Smontiamo anche il motore del salpancora, lo portiamo in città per una revisione completa e cambio spazzole. In realtà le vecchie sono ancora buone ma dopo il controllo da parte di un tecnico siamo più tranquilli. Anche il genova torna al suo posto, Obiwan è di nuovo una barca a vela! Dopo varie prove e qualche aggiustamento anche il bimini è pronto. Non è perfetto, si vede che non è fatto da un professionista, ma fa il suo lavoro e questo ci basta.

Già che ci siamo, ne approfittiamo per aggiungere un pannello solare flessibile sul bimini. Cucire le lampo sul pannello è stato divertente, l'installazione è riuscita bene ma purtroppo i pannelli che avevamo già sulle gruette gli fanno un po' ombra.

Intanto anche l'interno ha ripreso i suoi antichi splendori, tanto che invitiamo a cena i nuovi amici conosciuti in cantiere, finalmente riprendiamo a condividere cibo e chiacchiere con persone di tutte le nazionalità, il più grande piacere di questo viaggio.

Dopo avere riempito cambusa e serbatoi siamo finalmente pronti a lasciare Bundaberg. Gli ultimi lavori e aggiustamenti li faremo strada facendo. Così dopo più di due mesi di cantiere inizia per noi l'esplorazione della grande barriera corallina australiana, e via verso nuove avventure!

Puoi seguire la rotta di **Obiwan** su [Facebook](#), [Instagram](#) e [Youtube](#)

Cerca in Bolina2

Titolo

Autore

Categoria

Parole nel testo

Cerca

Questo sito utilizza i cookies. Proseguendo nella navigazione, accetti le condizioni. [Ulteriori Informazioni](#)

Ho capito