

drive. Le argomentazioni a sfavore di quest'ultimo sono tuttavia poche e coinvolgono immancabilmente la guarnizione che impedisce all'acqua di mare di irrompere all'interno dello scafo dal foro di passaggio del piedino. In effetti la rottura di questo elemento causerebbe l'affondamento dell'imbarcazione in pochi minuti e in tal senso risulta abbastanza incomprensibile la scelta dei cantieri di non alloggiare il gruppo motore/piedino in un comparto separato. Ispezionabile cioè, ma completamente stagno rispetto al resto dell'imbarcazione. Cesserebbero così discussioni e preoccupazioni. Riguardo alla guarnizione (anche detta membrana, o cuffia) i dubbi di chi possiede un'imbarcazione dotata di sail-drive riguardano essenzialmente la sua durata e le modalità di sostituzione.

Quanto tempo in esercizio

Per quanto riguarda la durata va detto che questa è precisamente indicata dalla casa costruttrice sul manuale d'uso. Se questo non fosse disponibile, l'anno di fabbricazione della membrana è sempre stampato sulla sua superficie esterna. Con qualche contorsione nel vano motore si può anche arrivare a leggerlo. Normalmente le case che producono l'insieme motore/sail-drive indicano in 6 o 7 anni il limite di esercizio per la sua sostituzione. In effetti le membrane sono realizzate per durare molto di più. La speciale miscela di gomma con la quale sono costruite infatti, a parte conferire doti meccaniche in grado di far sopportare al pezzo sollecitazioni estreme, è anche resistente all'acqua di mare e agli idrocarburi. Malgrado queste precisazioni non è comunque mai il caso di superare il limite di esercizio indicato dalla casa. Inoltre alcune compagnie assicurative limitano comunque a 5 anni tale periodo, pena la non copertura in caso di sinistro.

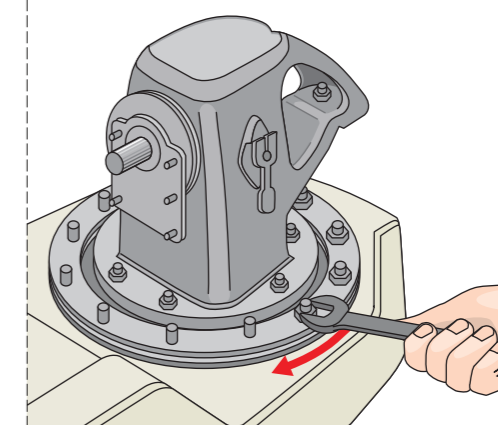
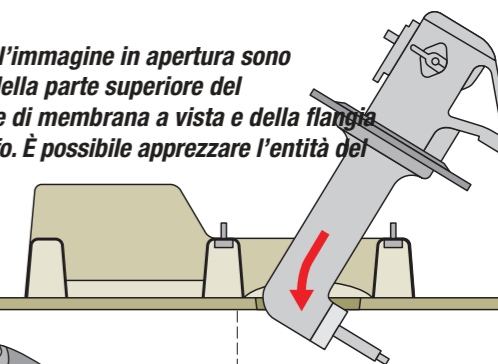
Come sostituirla

Forse l'unica nota davvero dolente riguarda la sua sostituzione. Il costo dell'operazione in particolare, giacché questa deve essere eseguita in secco, e da personale specializzato. La cuffia è ovviamente solidale allo scafo e al piede del sail-drive, dove è interposta tra la parte superiore di quest'ultimo (la porzione che fa da invertitore/riduttore) e il piedino vero e proprio. Per sostituirla bisogna sbullonare la flangia esterna che la ferma sullo scafo ed estrarre dall'interno dell'imbarcazione tutto il piede poppiere dopo aver smontato l'elica e averlo liberato dai collegamenti col motore. Inoltre, per alcune precise marche di propulsori, e sempre se lo spazio dell'alloggiamento è insufficiente, è anche necessario traslare in avanti il motore sul suo basamento. A quel punto il piede viene portato in officina e smontato nelle sue due porzioni per poter togliere la vecchia cuffia e inserire quella nuova. Una volta ricomposto torna a bordo dove viene nuovamente alloggiato nella sua sede e ricollegato al motore, mentre la membrana è resa solidale allo scafo. Tra alaggio/varo, costo del pezzo e, soprattutto, manodopera, difficilmente si scende sotto i 1.500 euro. ■



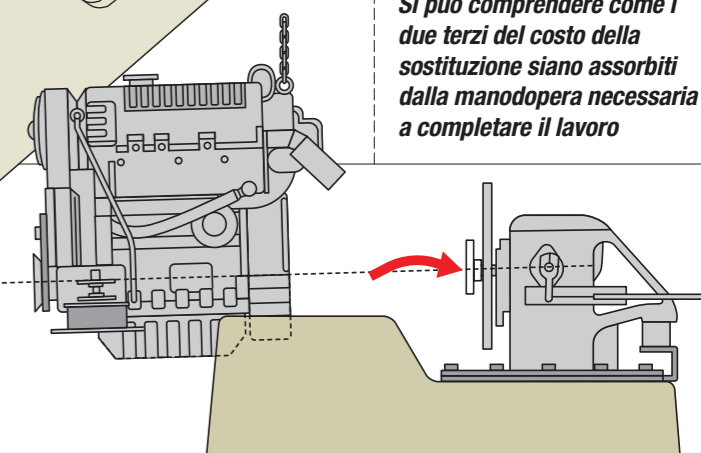
UNICA BARRIERA

Nella foto in alto e nell'immagine in apertura sono proposte due visuali della parte superiore del piedino, della porzione di membrana a vista e della flangia di bloccaggio allo scafo. È possibile apprezzare l'entità del lavoro da effettuare per smontare il sail-drive



UN LAVORO COMPLESSO

Nel disegno in alto, e in quello a lato, sono rappresentate le fasi conclusive della ricollocazione del sail-drive nella sua sede. La membrana è stata sostituita in officina dopo che il piedino era stato rimosso in blocco dall'interno del vano motore. Si può comprendere come i due terzi del costo della sostituzione siano assorbiti dalla manodopera necessaria a completare il lavoro



SE IL MOTORE È UN PROBLEMA

Spesso, per caratteristiche precise del propulsore, o per mancanza di spazio, il motore deve essere traslato per fare uscire il piedino dalla sua sede. Nel disegno sopra viene rappresentato il momento in cui viene riposizionato

TECNICA

Tra noi e il mare

Quanto durano le guarnizioni sail drive e come sostituirla. Ecco come prendersi cura dell'unico diaframma interposto tra l'acqua e il vano motore. Per sciogliere ogni dubbio

di Antonio Iaria

Chi frequenta il mondo delle barche a vela sa come spesso le discussioni tra appassionati si allontanano dallo specifico campo velico e vertano su questioni diverse, più relative alla barca nel suo insieme. Uno dei temi che accendono gli animi in banchina riguarda la scelta tra la linea d'asse e il sail-