

# Guida all'acquisto di un 4000 usato

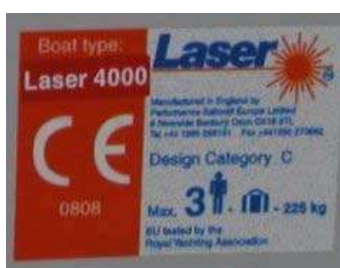
Questa breve guida cerca di evidenziare le cose più importanti da sapere quando si acquista un 4000 usato. Non è un manuale sulla barca (ne esiste uno scaricabile dal sito della classe [www.asso4000.it](http://www.asso4000.it)) ma contiene suggerimenti su alcuni argomenti specifici. Vale la pena di leggerlo anche se possiedi già un 4000.

## 1 Considerazioni generali

### 1.1 Scafo e coperta

In generale sono abbastanza stagni e dovrebbero continuare ad esserlo, se usati correttamente, per molti anni, la rigidità non sembra essere intaccata dall'età. Ciò che tende a deteriorarsi sono vele, cime, appendici e altri accessori.

**Nota: Non è necessario un certificato di stazza; se la barca somiglia ad un 4000 probabilmente lo è. Se vuoi essere pignolo cerca l'etichetta di "Performance Sailcraft Builder" sullo specchio di poppa che fa da supporto al timone, vicino al tappo d'ispezione**



### 1.2 L'età conta

In una parola "NO" dal momento che ci sono molti esempi d'imbarcazioni che ottengono ottimi risultati delle regate del circuito. Probabilmente il migliore esempio sono i campioni Italiani del 2014 (Ambrogio Beccaria – Stefano Zoli) regatavano su ITA 4011 imbarcazione vecchia di quasi 20 anni!! La tabella sotto (fornita da Laser Centre UK) mostra l'anno di costruzione rispetto al numero velico. Anche se non è precisa al 100% da un'idea abbastanza chiara dell'età di una barca.

Anno	Da numero velico	A numero velico	Numero di imbarcazioni costruite
1995	4001	4173	172
1996	4174	4292	118
1997	4293	4387	94
1998	4388	4480	92
1999	4481	4555	74
2000	4556	4588	32
2001	4589	4634	45
2002	4635	4666	31

Se siete alla ricerca di una barca usata con numero velico antecedente il 4050 controllate eventuali delaminazioni sulla coperta; sebbene la maggior parte di questi problemi quando segnalati sono stati risolti all'epoca gratuitamente dalla Performance.

### 1.3 Dove trovare 4000 in vendita.

Annunci di barche usate sono spesso pubblicati sul sito della classe [www.asso4000.it](http://www.asso4000.it). Da osservare che barche che hanno avuto proprietari regatanti sono spesso ottimizzate e meglio attrezzate (es. aggiornamento dei trapezi)

### 1.4 Quotazioni a gennaio 2017

I prezzi variano tra i 1500€ e i 3500€. Il prezzo di eventuali accessori (es. un secondo gioco di vele) può avere una grossa incidenza sulla cifra finale, anche nell'ordine di 1000 €. Ovviamente ognuno sa qual è il budget che è disposto a spendere, ma probabilmente conviene non investire tutto per l'acquisto della barca, ma lasciarne una parte per ottimizzare quest'ultima, sostituire attrezzature usurate e migliorarla durante la stagione.

Per avere un'idea migliore dei prezzi dell'usato conviene, se possibile, visionare più barche. Oltre al prezzo di acquisto bisogna considerare circa 100/200€ all'anno per l'assicurazione e circa 350/500€ all'anno per il rimessaggio presso un circolo velico. La disponibilità delle barche può variare secondo il periodo dell'anno. A fine agosto / settembre tradizionalmente ci sono più barche disponibili in vendita e i prezzi potrebbero esseri migliori, oltre al fatto che è possibile fare pratica durante l'inverno prima dell'inizio della stagione successiva. Un altro periodo dell'anno dove si possono trovare più annunci in vendita è tra Febbraio e Marzo subito prima dell'inizio dei vari campionati. Spesso l'associazione di classe organizza un week-end di formazione per nuovi arrivati ad inizio stagione con alcuni dei migliori equipaggi del circuiti disposti a dispensare utili consigli. Controlla il sito della classe per i dettagli e assicurati di avere una barca in tempo per partecipare !

## 2 Cosa controllare

Ovviamente bisogna controllare per prime le cose più importanti che danno un'idea di come la barca è stata curata, e che, per loro natura, sono più care da sostituire / riparare. In particolare verificare:

### 2.1 Scafo

- Controlla graffi ed eventuali segni di riparazioni
- Visiona accuratamente il bordo di uscita dello specchio di poppa che tipicamente viene appoggiato a contatto col terreno, facendo saltare il gelcoat, come è evidente nella parte sinistra della foto (sbeccature)



- Controlla la parte poppiera della cassa della deriva che potrebbe evidenziare segni di collisione della stessa con il fondale. Verifica gli spessori (in velcro o in gomma) all'interno della cassa della deriva; con l'uso tendono a staccarsi o a consumarsi, non sono difficili ne costosi da sostituire ma è una grossa perdita di tempo !

- Dato che spesso le barche tendono ad “incastrarsi” sulla linea di partenza controlla che la falchetta non sia danneggiata e che i punti di fissaggio delle terrazze siano solidi, in quando tendono ad essere punti per infiltrazioni d’acqua.
- Controlla che non ci sia acqua all’interno dello scafo attraverso i tre tappi d’ispezione: a poppa, sulla torretta e a prua, sotto la sacca del gennaker (vedi foto)



Dal momento che lo scafo è composto da due compartimenti non stagni l’acqua può liberamente circolare da uno all’altro. Nelle imbarcazioni più vecchie la sacca del gennaker è avvitata sulla prua della barca; l’accesso al tappo d’ispezione di prua è quindi più complicato e l’acqua tende a stagnare. Vale la pena di cambiare la sacca con una di tipo più recente o modificare la vecchia.

Le due piastrine in materiale plastico bianco sull’archetto che funge da punto di mura del fiocco hanno la funzione di disperdere la pressione sul bompresso in condizione estreme (vento e onda) che altrimenti si deformerebbe. Assicurati che le piastrine siano presenti, sostituirle costa circa 10€ mentre il bompresso 30 volte tanto ! È importante non legare la barca (soprattutto quando viene trainata sul carello stradale) all’archetto di acciaio che potrebbe spezzarsi o danneggiare la vetroresina dove è assicurato.

### **Infiltrazioni d’acqua**

Se c’è acqua nello scafo non dovrebbe essere molto complicato trovarne l’origine e sigillare eventuali buchi o fessure. Se l’acqua è rimasta all’interno per molto tempo l’imbarcazione potrebbe essere diventata più pesante. Per controllare eventuali perdite soffiare con la bocca o con l’aiuto di un compressore (in questo caso bisogna utilizzare molta prudenza) nel tappo di poppa dove c’è normalmente lo zaffo e sentire se esce aria, eventualmente aiutandosi con del sapone liquido applicato nei punti più critici, che evidenzia con bolle le perdite. Per chiudere i buchi usare silicone marino, Sicaflex, vetroresina o stucco, a seconda della posizione e della gravità della falla.

## **Femminelle del timone.**

Le boccole del timone tendono a usurarsi con il tempo e i bulloni nello specchio di poppa vanno controllati e stretti regolarmente. Se si sganciano in navigazione la conduzione della barca diventa molto complicata!

## **2.2 Vele**

Cercate di comprare una barca con delle buone vele. Se possibile optate per un usato con due giochi di vele in modo da imparare utilizzando il gioco vecchio e mantenere quello nuovo per le regate

**Gennaker.** Controllate tagli, abrasioni, riparazioni. Spesso i punti di mura e di penna del fiocco non vengono protetti (con del nastro per esempio) ed è lì in genere che il gennaker si può strappare. Il gennaker si usura velocemente e anche se può essere rigenerato con dei prodotti specifici quando perde la sua “croccantezza” risulta meno efficiente, soprattutto in regata

**Randa.** Normalmente sono molto robuste, anche se l’inferitura (specialmente in prossimità delle stecche) va riparata spesso. Controllate le seguenti cose:

- presenza di tutte le stecche
- usura nell’inferitura, soprattutto all’altezza delle stecche
- usura tasche delle stecche (ultime due), nei punti di contatto con le sartie
- usura nella parte inferiore, nei punti di contatto con lo GNAV

**Fiocco.** Il fiocco sbatte nell’albero ad ogni virata e non ci mette molto a perdere la “croccantezza”. Controllare oltre alla presenza di tutte le stecche che queste ultime non siano spezzate.

## 2.3 Appendici

**Importante:** praticamente ogni barca che ha partecipato a regate ha i bordi di uscita del timone e della deriva carteggiati, con la vernice bianca rimossa fino ad arrivare alla resina. Questa operazione è permessa nelle regole di classe fino a 75mm dal bordo di uscita, ma non di più. Il vantaggio è di eliminare le vibrazioni, incrementando di conseguenza la velocità, ma soprattutto riducendo i rumori, rendendo possibile discussioni tra l'equipaggio sulla serata precedente mentre la barca sta planando a tutta velocità sotto gennaker ! La foto sotto mostra un esempio di timone e deriva carteggiate.

Controllare lo stato generale delle appendici, specialmente graffi e righe sui bordi di uscita. La parte terminale della deriva è soggetta a rompersi facilmente se sbatte con forza sul fondale. Può essere riparata facilmente. Controllare inoltre lo stato del bordo di uscita che tende a danneggiarsi se sbatte a terra o quando timoniere e prodriere saltano sulla deriva per raddrizzare la barca scuffiata.



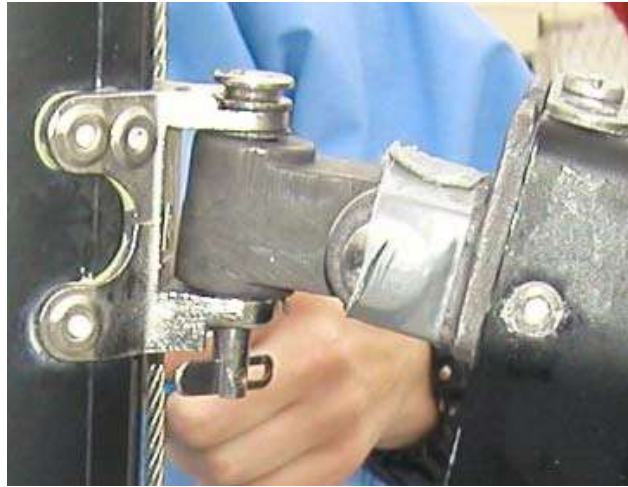
Ci sono due tipi differenti di teste del timone, grigia su barche più vecchie e nera su imbarcazioni più recenti. Non ci sono molte differenze tranne il fatto che sul modello nero è applicabile un anello di sicurezza sull'agugliotto superiore del timone (foto sotto). Se acquistate una barca con il vecchio modello ricordatevi di legare il timone sulla femminella superiore, c'è la reale possibilità di perderlo in caso di scuffia. Ricordatevi che il timone non galleggia!



Controllare infine i rivetti della barra del timone che tendono ad allentarsi col tempo.

## 2.4 Albero, boma e gnav

- Controllate eventuali devormazioni trasversali e longitudinali dell'albero, ricordate comunque di fare una buona assicurazione casco e procedete con la richiesta di risarcimento in caso di rottura
- Controllate la testa dell'albero se ha segni o graffi che possono essere stati provocati dal contatto con il fondale, verificate che la puleggia della drizza di randa sia libera di ruotare e non sia danneggiata
- Verificate la presenza di segni o crepe attorno ai fori d'entrata dei martelletti dei trapezi e delle sartie
- Verificate che lo gnav non sia piegato e che il circuito per il suo funzionamento non sia danneggiato. Controllate il punto di attacco dello gnav all'albero, tende all'usura e può essere una buona idea inserire delle rondelle in inox o teflon



- La trozza del boma lavora molto e nelle situazioni più estreme può perfino a staccarsi dall'albero, se i rivetti non sono in ottime condizioni può essere utile aggiungerne una seconda coppia (vedi foto) per rinforzare la tenuta. il giunto boma/albero si consuma molto nella parte bassa, è possibile ruotarlo quando è molto usurato ma l'operazione può essere fatta una sola volta, come nel caso dello gnav possono allungare la vita delle rondelle in inox/teflon

## 2.5 Carrello

- Controllare che le ruote del carrello siano stabili e non abbiano problemi di rotolamento
- Controllare che non ci siano punti dove la zincatura è rovinata o è saltata, in genere in questi punti col tempo tende a formarsi della ruggine
- Accertarsi che gli involucri in vetroresina non siano rotti, soprattutto nella parte inferiore dove vengono giuntati al carrello. E' buona norma applicare sugli involucri del materiale traspirante che a contatto con la barca soprattutto per lunghi periodi non aumenti le possibilità di osmosi dello scafo nei punti dove questo appoggia

## 2.6 Teli copribarca

E' buona norma avere almeno un telo copribarca ed eventualmente un telo sotto per il trasporto su strada, controllare la degradazione UV che soprattutto nei teli sotto tende ad accentuarsi molto.

### 3 4000 specifiche



#### 3.1 Trapezi e cavi

Controllare che i cavi dei trapezi non siano usurati o peggio ancora strefolati, questo si verifica normalmente nella parte vicina all'impiombatura, là dove il cavo si inserisce nel martelletto. I trapezi originali sono di norma molto lunghi e risultano scomodi per l'utilizzo, per ovviare a ciò è sicuramente preferibile accorciare i cavi ed installare un finale in tessile, meglio se regolabile, in modo da poter variare la lunghezza dei trapezi a seconda delle condizioni e dell'equipaggio. I vecchi trapezi hanno inoltre come punto di presa delle maniglie a "T" che oltre ad essere brutte sono anche scomode in fase d'uscita del prodire. E' possibile cambiarle con delle rondelle in plastica o con mezza pallina da tennis per parte. Sempre sui prodotti più datati i terminali di aggancio hanno normalmente una forma che non risulta comoda quando il prodire deve agganciarsi, anche in questo caso è possibile ovviare sostituendoli con degli anelli "a goccia" come da foto sopra.

#### 3.2 Terrazze e sacca gennaker

Verificare che le terrazze non presentino segni di usura consistenti, soprattutto lungo le cuciture dei bordi, che subiscono molto l'effetto dei raggi UV indebolendosi e strappandosi. Controllare le bugne del bordo inferiore anch'esse soggette a cedimenti dovuti specialmente ad eccessive tensioni del cimino che le assicura alla barca. Accertarsi che la sacca del gennaker sia integra in special modo nella parte poppiera dove il circuito del retriwer la rovina facilmente.

#### 3.3 Pesi di equalizzazione

Assicurarsi che al momento dell'acquisto siano presenti un numero di pesi di compensazione sufficienti per essere in regola con la tabella di equalizzazione. I pesi sono abbastanza difficili da reperire ed è sempre meglio averli a disposizione.

### 3.4 Cime e bozzelli



Questa è normalmente la parte più trascurata durante l'acquisto di un 4000 usato, controllate in special modo le seguenti cose:

- Bozzello della scotta di randa, controllare che la frizione funzioni e che i cuscinetti lavorino a dovere
- Bozzello doppio "Back to back" del circuito del gennaker
- Bozzelli del circuito del gennaker, con particolare attenzione a quelli che lavorano sul boma
- Puleggia della ghinda del fiocco
- Bozzello della ghinda alla base dell'albero, controllare che sia in buone condizioni e, se in plastica, che non sia rovinato e ben rivettato. Se dovesse presentare difetti è preferibile sostituirlo con un bozzello in metallo
- Bozzello della drizza del gennaker a 3/4 di albero. Facilmente usurabile la drizza tende a mangiare le guance del bozzello incastrandovisi successivamente e rendendo difficile se non impossibile la manovra, anche in questo caso è possibile sostituirlo con un bozzello in metallo
- Strozzatori della scotta del fiocco