

GUIDA DI CONTROLLI DA FARE PRIMA DI USCIRE

Versione 1.0 / 15 Aprile 2022

Il seguente documento contiene una guida per i bulloni e le parti da controllare prima di navigare con il tuo WASZP. Il documento segue un ordine logico: dalla parte anteriore a quella posteriore della barca ed è suddiviso nelle seguenti sezioni:

- Scafo e sistemi di controllo
- Foil (timone e main foil)
- Rig & Vele

Di seguito sono elencate le voci, suddivise in 3 sezioni, che devono essere controllate e classificate da stringere regolarmente a stringere periodicamente e i controlli visivi che devono essere effettuati:

Stringere regolarmente

1. Gantry bolts (viti del timone)
2. Foil Joiner bolt (vite che unisce la parte verticale con quella orizzontale del foil. La vite è posizionata sotto il foil orizzontale)

Stringere periodicamente

1. Bulloni degli attacchi delle terrazze sullo scafo
2. Perno all'interno della scassa d'albero dove si inserisce la base dell'albero.
3. Reversing lever bolt (dado con vite a brugola in centro alla leva di inversione del circuito della Wand - in seguito anche: "reversing lever" - vedi figura controllo 4; va controllato il serraggio del dado con lo scafo).

Controllo visivo (da fare prima di ogni uscita)

1. Gearing screw (Vite di prua che collega la wand al meccanismo interno alla prua)
2. Bell Crank Axle (vite con testa piana sul verticale della deriva che fissa il leveraggio dove si aggancia il sistema di regolazione dell'altezza dei timoni -> d'ora in poi RHA, Rudder Height Adjuster)
3. Push Rod Grub Screw (vite a grano da 3mm sul verticale della deriva che unisce asta verticale al leveraggio dove si aggancia il RHA)

4. Lunghezza dell'asta che spinge il flap del foil (sul verticale della deriva)
5. Reversing Lever Screws (viti con testa a croce ai lati della leva di inversione del circuito della wand)
6. Collare d'albero
7. Vite del RHA (cilindro di regolazione dell'altezza di volo)
8. Condizione dei tubolari delle terrazze (tubi in alluminio che danno forma al tessuto delle terrazze e le collegano allo scafo)

PANORAMICA

Il WASZP ha molti piccoli componenti che necessitano di controllo e manutenzione per garantire che la barca funzioni come previsto. I componenti in questo documento dovrebbero essere controllati prima di andare in acqua

Strumenti richiesti:

- Set chiavi a brugola metriche
- Cacciavite a croce (piccolo) n. 2
- Cacciavite a croce (grande) n. 3
- Cacciavite a testa piatta (piccolo)

Vale anche la pena avere a portata di mano i seguenti oggetti nel caso in cui uno dei controlli fallisca;

- Nastro da elettricista
- Loctite 243 (o altra marca di FRENAFILETTI) a media resistenza (blu) e ad alta resistenza (rosso)
- Martello di gomma

SCAFO E SISTEMI DI CONTROLLO

Quando si controlla il sistema di controllo, è meglio lavorare da prua a poppa, seguendo il circuito del Wand, i foil e controllando ogni connessione.

NB: IL LOCTITE - FRENAFILETTI serve a inibire la tendenza delle viti ad allentarsi. Se una vite è allentata e deve essere serrata, è molto probabile che il Loctite non sia più efficace e deve essere riapplicato.

CONTROLLO 1 – VITE INGRANAGGIO



- Se allentato si consiglia di rimuovere la vite e riapplicare con Loctite 243 a media forza (blu)



- Ricordarsi di tirare verso di sé il gruppo del collegamento di controllo desiderato con le pinze mentre si reinsertisce la vite
- Sostituzione della vite consigliata – 1 anno

CONTROLLO 2 – ELASTICO DEL WAND (bacchetta col cucchiaino in carbonio)



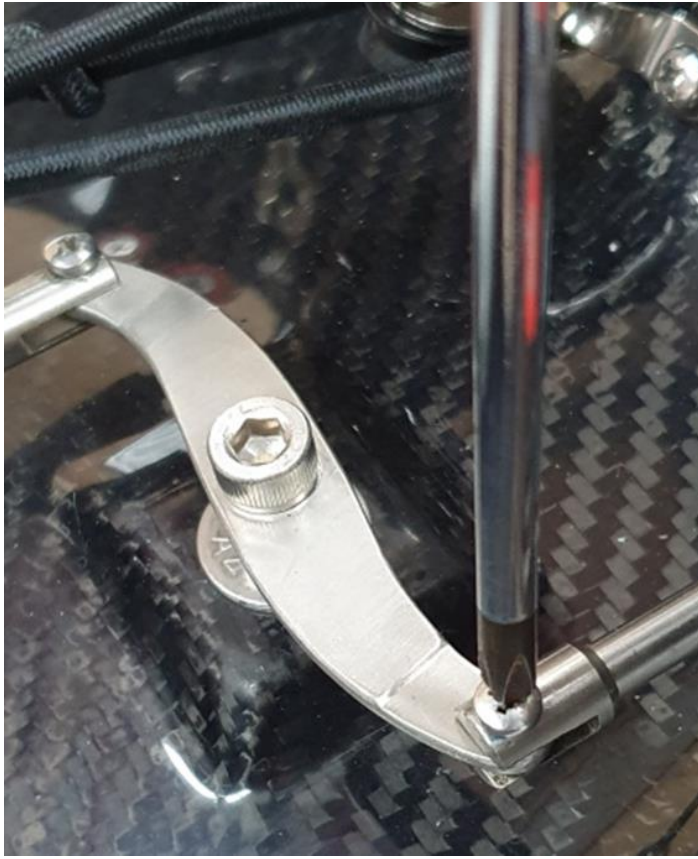
Assicurarsi che l'elastico della bacchetta non permetta alla parte inferiore della bacchetta di spostarsi oltre la prua della barca

CONTROLLO 3 – PIN BASE DELL'ALBERO



- Controllare che il perno sul quale si appoggia la base dell'albero sia inserito fino in fondo nella sua sede in plastica

CONTROLLO 4 – VITI DELLA LEVA DI INVERSIONE



- Assicurarsi che queste due viti siano serrate
- Se allentate, riapplicare Loctite 243 forza media (blu)

CONTROLLO 5 – VITE DELLA REVERSING LEVER

- Tenere entrambi i lati della reversing lever e muovere delicatamente su e giù. Un po' di oscillazione va bene in quanto aiuta ad allineare l'asta di spinta.



La cosa più importante circa il bullone della leva di inversione è assicurarsi che il controdado sia **ben serrato**.

1. Se si regola la leva, allentare leggermente il dado sotto la leva
2. Stringere il bullone con la chiave a brugola per dare un po' di gioco
3. Tenere il bullone in posizione mentre si stringe saldamente il dado in senso orario contro la coperta della barca.
4. Verificare che la leva di inversione si muova correttamente e ripetere la procedura se necessario

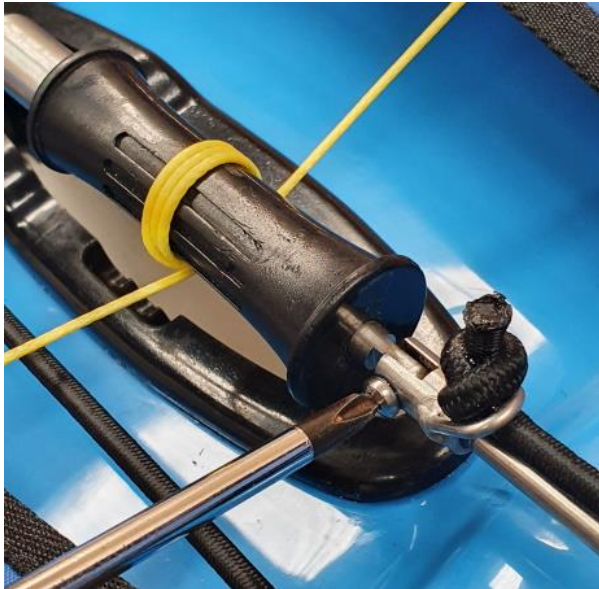


CONTROLLO 6 – BULLONI DELLE BARRE DELLE TERRAZZE



- Assicurarsi che entrambi i bulloni delle barre (a prua e a poppa) siano stretti
- Sostituzione della vite consigliata – 1 anno

CONTROLLO 7 – VITE DELLA RIDE-HEIGHT ADJUSTOR BARREL (CILINDRO PER REGOLARE L'ALTEZZA DEL FOIL)



- Verificare che la vite sia ben stretta
- Se allentata, riapplicare Loctite 243 a media forza (blu).

CONTROLLO 8 – VITI DEL CAPPuccio DELLE CANALE DEI TELI DELLE TERRAZZE



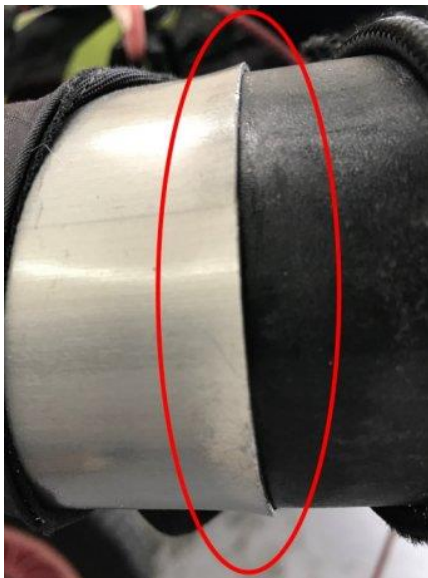
- Verificare che queste due viti siano ben strette in quanto tengono fermo il cappuccio che guida l'asta di spinta.
- Se questo cappuccio viene rimosso, la barra si piegherà.

CONTROLLO 9 – PERNI DEI TUBOLARI DELLE TERRAZZE E PERNI DEI SUPPORTI DEI TUBOLARI



- Assicurarsi che tutti i perni dei tubolari e i perni dei supporti delle terrazze siano completamente passanti e trattenuti da una coppiglia o da un elastico.

CONTROLLO 10 – BARRE DELLE TERRAZZE

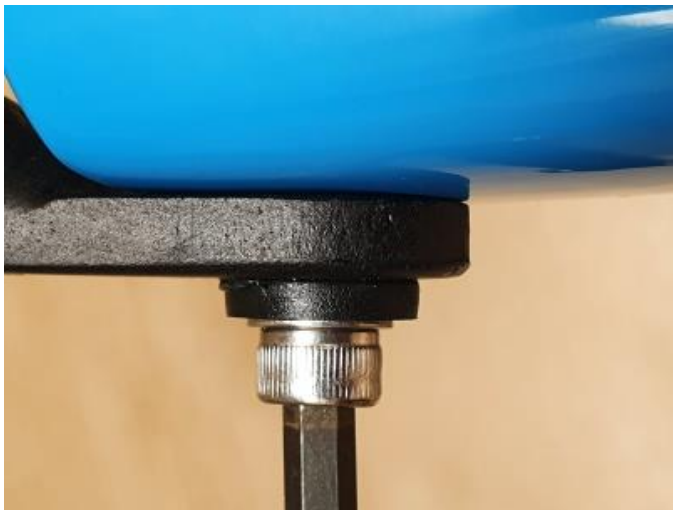


- Verificare che le barre non si svasino sui giunti di plastica come mostrato nell'immagine sopra.
- Se svasati, ci sono alcune opzioni per sistemarle:
 - Acquistare nuove barre
 - Acquistare i nuovi morsetti.
 - Utilizzare una fascetta stringitubo.
 - Una soluzione molto rapida e alla buona è quella di inserire una cima sottile (ad esempio 2 mm di Dyneema/Spectra) e intrisa di super colla.

CONTROLLO 11 – VITI DEL GANTRY (SUPPORTO DEL TIMONE)



Queste devono essere molto strette – fino a che l'inserto di plastica inizia a comprimersi, indicando che i bulloni sono stati stretti a sufficienza.



- Assicurati che ci sia una rondella in acciaio inox tra l'inserto di plastica e il bullone.
- Quando si sostituiscono i bulloni, utilizzare Sikaflex 291 o simile per sigillare il foro prima di inserire il bullone.
- Sostituzione del bullone consigliata – 1 anno.



- Assicurarsi che anche le viti del perno di regolazione del gantry siano strette
- Utilizzare Sikaflex 291 o equivalente per sigillare il foro prima di inserire i bulloni
- Assicurarsi che le 4 viti che tengono in posizione il regolatore di plastica del gantry siano ben strette e che tutte e 4 siano presenti.

FOIL

MAIN FOIL

CONTROLLO 1 - BELL CRANK AXLE



Assicurarsi che la bell crank axle sia completamente avvitata

CONTROLLO 2 - PUSH ROD GRUB SCREW



Assicurarsi che la vite a brugola senza testa sia inserita fino in fondo

In caso contrario, rimuovere la vite e applicare Loctite forte (rosso)

CONTROLLO 3 – LUNGHEZZA ASTA DI SPINTA



- Assicurarsi che la leva a campana (perno a sfera in testa alla deriva) sia posizionata proprio sul retro (all'estrema poppa della sua sede) contro l'anello in plastica quando c'è la massima portata del flap (flap del foil completamente abbassato)
- Questo è **IMPORTANTE** in quanto l'asta potrebbe essersi allentata sul terminale superiore e allungata
- Se non controllata e regolata, l'asta si piegherà sotto il terminale superiore e alla fine si romperà

CONTROLLO 4 – ASSICURARSI CHE IL BULLONE DI FISSAGGIO DEL FOIL SIA BEN SERRATO

- Utilizzare Loctite 243 a media forza (blu)
- Sostituzione consigliata – 12 mesi
- Se c'è qualche movimento in orizzontale quando fissato con il bullone stretto, **DOVETE SOSTITUIRE IL BULLONE** poiché si sarà affaticato.
- Anche l'attacco fra il la parte verticale e quella orizzontale del foil deve essere nuovamente Resinata – **VEDERE LE ISTRUZIONI DI MONTAGGIO DEL FOIL GRANDE NEL MANUALE DI RIPARAZIONE.**

TIMONE E BARRA

CONTROLLO 1 – ASSICURARSI CHE TUTTI I DADI DELLA BARRA DEL TIMONE SIANO STRETTI



CONTROLLO 2 – ASSICURARSI CHE LA COPPIGLIA SIA PRESENTE IN FONDO ALL'AGUGLIOTTO (PERNO PASSANTE DEL TIMONE)



CONTROLLO 3 – ASSICURARSI CHE L’ANELLO IN ACCIAIO SOPRA ALLA DERIVA SIA PERPENDICOLARE AL TIMONE PER FERMARE LA CADUTA DELLA FOIL



CONTROLLO 4 – ASSICURARSI CHE IL PERNO DEL TIMONE SI MUOVA LIBERAMENTE AVANTI E INDIETRO



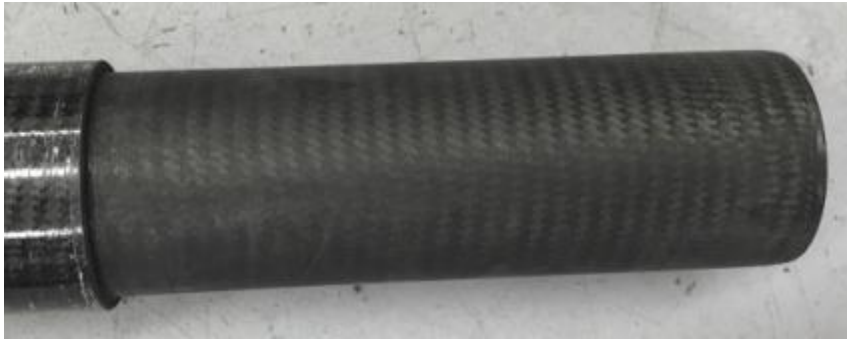
Assicurati che quando regoli l'angolo del timone ruotando lo stick, il perno del timone si muova avanti e indietro con relativa facilità.

CONTROLLO 5 – ASSICURARSI CHE IL BULLONE DI CONNESSIONE DEL FOIL SIA TIRATO

- Utilizzare Loctite 243 a media forza (blu)
- Sostituzione consigliata – 12-24 mesi

RIG E VELE

CONTROLLO 1 – IL PUNTO DI COLLEGAMENTO DELL'ALBERO È PULITO

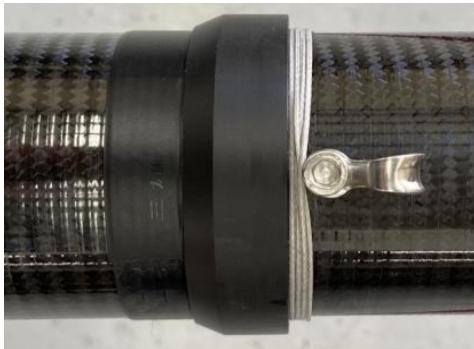


- Assicurarsi che la sezione inferiore sia priva di sabbia o graniglia quando si monta la sezione superiore

CONTROLLO 2 - COLLARE DELL'ALBERO E ANELLO DEL CUNNINGHAM

Per la vecchia versione dell'albero

- Assicurarsi che l'anello dell'albero si trovi appena sotto l'anello del cunningham
- Assicurati che l'anello del Cunningham sia stretto



Per la nuova versione dell'albero



CONTROLLO 3 – ASSICURARSI CHE L'ANELLO DELL'ALBERO SIA ASSICURATO



- Assicurati che lo scottino per fissare il boma all'albero sia sicuro e non possa scivolare verso il basso

CONTROLLO 4 – VERIFICARE CHE IL GANCIO DEL BOMA SIA STRETTO



CONTROLLO 5 – ASSICURARSI CHE I BOZZELLI SIANO PIU' RAVVICINATI POSSIBILE. IL CORDINO DEVE ESSERE SERRATO



CONTROLLO 6 - ASSICURARSI CHE I CAM (per esteso “camber” - plastica a forma conica sul lato prodiero delle stecche della randa) SI ADATTINO SALDAMENTE ALL'ALBERO

- Il logo KA deve essere rivolto verso l'alto sul camber superiore (47)
- Posizionare più distanziatori (rettangoli in plastica forniti con le vele) tra i camber e la stecca se i camber non aderiscono bene all'albero

CONTROLLO 7 – CONTROLLA CHE L'ALBERO SI INSERISCA BENE NEL SUO BICCHIERE (NELLA MASTRA)



- È importante che l'albero sia posizionato correttamente nella mastra e possa girare facilmente

ACCORGIMENTI ULTERIORI

SERRAGGIO VITI

Il loctite che consigliano è fondamentale, perdere una di quelle viti può essere molto pericoloso. Prendi quelle di giunzione dei foil ad esempio: lo stucco di resina serve unicamente a non far ballare il foil, è il dado a brugola che lo tiene fissato alla deriva e al timone.

MONTAGGIO FOIL (primo montaggio)

Vi consiglio solo di seguire molto bene le istruzioni per il montaggio del foil principale sulla deriva: alcuni usano il sikaflex al posto della epossidica ma non è una grande idea. Lo stucco di epossidica (resina e microsfere) serve a dare rigidità alla struttura ed è fondamentale

CARRELLO ALAGGIO

Consigli per modifica al carrello di alaggio: il puntale nero (del carrello di alaggio) alla lunga fa scaldare troppo la prua dipingetelo di bianco e mettete il progrip su tutti i tubolari del carrello... eviterete in acqua di graffiare la barca al rientro.

Inoltre i ganci del carrello sono da coprire con dei tubicini di plastica morbida affinché non graffino lo scafo.

ALTRI CONTROLLI

Sicuramente bisogna verificare che il bicchiere dell'albero (mastra) sia ben fissata e vedere che in corrispondenza della cassa di deriva non ci siano cricche: è una zona delicata e se si interviene subito non ci sono problemi. E lubrificate spesso con il sailcoat o prodotti simili le lampo dei camber sulle vele