

CONTENUTO

Introduzione	6
--------------------	---

PARTE 1 OPERA MORTA 8

Manutenzione e pulizia	9
Coperta	9
Scafo e gelcoat	21
Parabordi	26
Plexiglas di boccaporti e oblò	29
Protezioni esterne	30
Piccole riparazioni	32
Gelcoat	32
Barca in acciaio	38
Barca in alluminio	40
Barca tradizionale in legno	42
Coperta in teak	45
Boccaporti e oblò danneggiati	49
Pitture	53
Tipi di pittura	53
Preparazione prima di pitturare	54
Applicazione	60

PARTE 2 OPERA VIVA 64

Fare carena	65
Lavaggio della carena	65
Ispezione della carena	68
Portare la carena a nudo	69
Piccole riparazioni su uno scafo in poliestere	71
Deriva di ghisa	74

Antivegetativa	76
Perché applicarla?	76
Antivegetative standard	78
Antivegetative speciali	78
Una scelta che può rivelarsi difficile	81
La quantità necessaria	81
Anodi	82
Capire la corrosione e combatterla	82
Sostituire e montare gli anodi	86
Osmosi	88
Un po' di storia	88
Riconoscere l'osmosi e combatterla	89
Bisogna preoccuparsi?	90
Individuare e trattare l'osmosi	91

PARTE 3 SPAZI ABITATIVI **94**

Comfort a bordo	95
Cucina	95
Frigorifero	98
Illuminazione	98
WC di bordo	100
Impianto di riscaldamento	104
Aria condizionata	105
Interni	106
Cura dei rivestimenti	106
Manutenzione dei legni	107
Letti e sedute	110
Come mantenere gli interni puliti e sani	115
Aerazione	115
Teli antirollio	117
Rifare i paglioli	117

SINTESI OPERA MORTA	122
SINTESI OPERA VIVA	125
SINTESI SPAZI ABITATIVI	126

INTRODUZIONE



Per navigare in sicurezza è fondamentale fare una buona manutenzione alla propria barca, anche perché questo costituirà un elemento a vostro favore al momento di rivenderla. La manutenzione, perciò, non deve limitarsi a un semplice lavaggio a inizio stagione. Infatti, non va dimenticato che una barca è soggetta agli agenti esterni sia durante la navigazione, sia durante la sosta in porto.

In questo manuale parleremo della manutenzione generale di opera viva, opera morta e interni della barca. Argomenti importanti, come carenaggio, antivegetativa, osmosi e pitture, sono trattati uno ad uno con esempi pratici, che vanno dalle piccole riparazioni alla sostituzione del vetro di un oblò piuttosto che alla scelta delle pitture. Per gli interni è importante sapere come fare manutenzione a una cucina, a un frigorifero, a un impianto di riscaldamento o come sostituire i wc manuali con quelli elettrici.

Un fattore da non trascurare è il periodo di rimessaggio invernale dell'imbarcazione, in acqua o a terra. In poco tempo l'umidità può intaccare gli interni, ma basta qualche semplice accorgimento, come ventilare o riscaldare gli interni, per limitarne l'azione aggressiva. Letti e sedute richiedono un'attenzione particolare. Per mantenerli puliti è necessaria una manutenzione regolare mediante l'uso di prodotti specifici a seconda dei materiali (tessuto, pelle, skai, ecc.). Per quanto riguarda i paglioli, arrivati a un certo punto, sarà necessario rifarli.

La manutenzione è dunque essenziale, ma non previene l'usura, che impone necessariamente la sostituzione. Questo può essere il momento buono per migliorare il comfort a bordo, cambiare i materiali delle sedute, dei letti e anche dei pavimenti. Ecco tutti i consigli per fare la scelta giusta.

Grazie a questo manuale, ricco di illustrazioni, scoprirete che la manutenzione di una barca è alla portata di tutti.

PARTE 1

OPERA MORTA



MANUTENZIONE E PULIZIA

Una barca è esposta a condizioni climatiche variabili: freddo, caldo, umidità.

Nella maggior parte dei casi si trova in un ambiente aggressivo: l'acqua.

Ecco perché deve essere fatta una manutenzione regolare seguendo procedure specifiche.

COPERTA

La coperta di un'imbarcazione è esposta alle intemperie (pioggia, gelo, polveri, fumi, ecc.), a forti escursioni termiche e al calpestio. Se vogliamo che conservi il suo aspetto originale, qualunque sia il materiale della coperta, è necessario fare un minimo di manutenzione.

ELIMINARE LO SPORCO

Dopo un invernaggio all'aperto (in acqua o a terra) e alcuni mesi senza manutenzione, è normale che la coperta sia sporca (A). A seconda del materiale, le macchie possono essere più o meno resistenti. Sulle parti lisce del gelcoat o sulla pittura risultano meno tenaci e molto spesso per rimuoverle è sufficiente una buona pulizia con una spazzola o con un detergente diluito con acqua e successivo risciacquo. Sulle parti antisdrucciolo, qualunque sia il materiale di costruzione (poliestere, metallo, legno, ecc.) ricoperto da una vernice speciale, da un rivestimento o semplicemente da un antisdrucciolo integrato al poliestere, eliminarle risulta più difficile. Lo sporco si incrosta formando delle chiazze nere. Il più delle volte queste macchie, soprattutto se piccole, non sono sporcizia ma muffe (B) o il risultato della proliferazione batterica dovuta all'umidità. In

questo caso, lavare con il solo detersivo non basta, è necessario utilizzare un prodotto specifico.



ESCREMENTI DI UCCELLO

Il guano fa presto a sporcare la coperta. Se siete a bordo, è sufficiente lavarlo immediatamente con acqua, ma una volta che secca è difficile da togliere. Esistono prodotti specifici per rimuoverlo, per quanto il sistema meccanico per allontanare gli uccelli rimane, anche se non al 100%, il rimedio più efficace.

In alcune zone, in particolare sugli estuari, le anatre prediligono la spiaggetta di poppa delle barche. I loro escrementi sono così potenti che, a causa della forte acidità, se la spiaggetta di poppa è in teak, arrivano a macchiarla in profondità. Per far fronte a questo problema, i diportisti non mancano di fantasia. La soluzione migliore è la rete, con l'aggiunta, se necessario, di spuntoni metallici.



MANUTENZIONE DI UNA COPERTA IN POLIESTERE

Se un semplice lavaggio con acqua non è sufficiente ad eliminare lo sporco, occorre valutare se non sia il caso di utilizzare dei prodotti specifici. Sul mercato se ne trovano molti, adatti allo scopo. Una raccomandazione: scegliere quelli non tossici, non inquinanti e biodegradabili. Non bisogna dimenticare che quando si lava la barca, l'acqua sporca viene rigettata nel porto.

Pulire secondo le regole

Quando la coperta di una barca è semplicemente sporca, di solito basta un buon detergente. Se rimane a lungo in un ambiente inquinato (fumi, polveri, ecc.), bisogna pulirla seguendo questa procedura:

- 1** – Lavare la coperta con acqua abbondante prima di qualsiasi trattamento.
- 2** – Quando la coperta è bagnata lavare con un detergente che, a seconda della marca, va diluito in acqua o va applicato direttamente.
- 3** – Lasciare agire, spazzolare e lavare nuovamente con molta acqua.

Se la coperta presenta macchie di grasso, catrame o ruggine, un detergente che fa la schiuma non sarà efficace. Si dovrà utilizzare uno sgrassatore. Sul mercato sono disponibili molti prodotti.

Un problema da non sottovalutare sono le muffe. Si sviluppano sul gelcoat e producono delle piccole macchie nere che è bene togliere per evitarne un rapido sviluppo. Se non sono molte, si possono grattare via con una spazzola dura e in seguito applicare un detergente antimuffa. Questo prodotto concentrato va usato puro, versandolo su una spugna. Si lascia agire da venti a trenta minuti, poi si pulisce con una spugna morbida ad uso domestico o con una piccola spazzola a mano. Per far sì che le macchie spariscano bisogna strofinare energicamente e infine risciacquare con acqua abbondante.

I punti di ruggine vicini al pozzo della catena possono essere eliminati con un convertitore di ruggine.



Evitare la ruggine sulla coperta

I punti di ruggine che si trovano sulla coperta vicino al pozzo della catena hanno origine da un grillo arrugginito o dalla catena dell'ancora che ha perduto la galvanizzazione. Gli altri derivano da scorie di metallo che si producono quando si lavora con materiale ferroso sulla barca o vicino alla stessa. La limatura di ferro prodotta quando si taglia una parte metallica si trasforma rapidamente in ruggine. La soluzione: evitare di lavorare con il ferro sulla barca o, se questo non è possibile, lavare subito la coperta. Tuttavia può essere che la limatura di ferro provenga da un vicino di pontile che sta carteggiando la sua barca di metallo... Se costui è corretto, vi deve avvisare, e in tal caso è consigliabile cambiare ormeggio.



Completare il lavaggio

Una volta che la coperta è pulita, si può ultimare il lavoro applicando un prodotto a base di cera che, lasciando uno strato protettivo autoasciugante, ritarda l'incrostazione dei depositi di grasso o di sale. Si può anche utilizzare un detersivo rivitalizzante del gelcoat che, nel corso dei lavaggi, permette di riempire le microporosità del gelcoat. Questo prodotto si diluisce in acqua (30 millilitri per 5 litri) e si può utilizzare regolarmente.



Approfittare della stagione estiva

Quando siete in porto tranquilli, senza stravolgere la vostra vacanza per fare pulizia alla barca, se vedete che la coperta è sporca, ad esempio dopo una battuta di pesca o un'uscita per un bagno, potete fare un lavaggio veloce con un detersivo neutro e biodegradabile. Alcuni possono essere diluiti con l'acqua di mare, ma nel porto è preferibile utilizzare acqua dolce per togliere il sale. Tuttavia, attenzione al consumo di acqua che, in alcuni porti, nella stagione estiva, è limitato.



COSA FARE

- Mai lavorare sotto il sole, preferibilmente al mattino o a fine giornata.
- Bagnare sempre abbondantemente la superficie da pulire.
- Se si deve grattare, ad esempio per rimuovere le muffe, utilizzare una spazzola di plastica tipo quella per le unghie o una spugna morbida con un lato ruvido.

MANUTENZIONE DI UNA COPERTA IN TEAK

Per molti il teak è un legno nobile e resistente che non ha bisogno di manutenzione. Questa convinzione parte dal principio che, essendo ricco di olio (resina oleosa) che lo protegge naturalmente, una pulizia con acqua di mare è sufficiente per ridargli la sua lucentezza naturale. In pratica, chi sostiene questa tesi sicuramente non ha mai avuto gli allestimenti esterni in teak esposti alle intemperie. Occorre sapere che il teak, naturalmente imputrescibile, è costituito da due fibre: una molto dura (il cuore del legno) e una più tenera, in superficie, intrisa di olio. È quest'olio che lo protegge e gli dà il suo aspetto lucido. Questa superficie è però fragile, nel corso degli anni il suo olio sparisce e il teak, restando ugualmente

resistente e imputrescibile, perde luminosità. Per rendersene conto basti osservare nei porti le barche con il ponte in teak: non tutte si presentano bene. Addirittura c'è chi pensa che questa tonalità spenta conferisca alla barca un bell'aspetto "vintage", ma la maggior parte dei diportisti preferisce restituire alla propria barca la lucentezza originaria.

Benefici dell'acqua di mare

Una coperta in teak, quando è nuova, ha solo bisogno di un lavaggio con acqua dolce seguito da un risciacquo con acqua di mare, ma questo non è sufficiente per mantenere il colore originale. L'oleoresina, pur rimanendo sempre presente nel cuore del legno, scompare in superficie.





Perché utilizzare acqua di mare? Si tende a pensare che l'acqua dolce faccia marcire il legno perché trattiene l'umidità, mentre il sale contenuto nell'acqua di mare aiuta a espellere l'acqua dolce. Nel capitolo sull'opera viva parliamo di osmosi (*vedi p. 88*), e in questo caso abbiamo a che fare con lo stesso fenomeno. Quando si bagna la coperta con l'acqua di mare, il sale fa risalire l'acqua in superficie e ne favorisce l'essiccamento; l'acqua salata dunque preserva il legno. E l'acqua dolce come agisce? Favorisce il marcimento superficiale causato dallo sviluppo di batteri. Si può notare questo fenomeno sulle barche che rimangono in acqua dolce in una zona umida. La coperta soffre di più se paragonata a quella di una barca in ambiente marino, dove il ponte viene lavato regolarmente con acqua salata od è esposto agli spruzzi delle onde. Riassumendo, dopo un'uscita in mare, è bene lavare lo scafo e le superfici vetrate per togliere il sale, ma se la coperta è in teak bisogna evitare, per quanto possibile, di lavarla con l'acqua dolce.

Prodotti: l'imbarazzo della scelta

Nei negozi di nautica si trova una vasta scelta di prodotti per la pulizia del teak. Non bisogna però fermarsi a un solo prodotto, ma usarne vari, ognuno con una funzione specifica: il primo lo pulisce, il secondo lo ravviva, l'ultimo lo nutre. Indipendentemente dalla marca scelta, per un fatto di compatibilità fra prodotti, tutti devono essere della stessa marca.

Fase 1: pulire il teak

- 1** – Lavare la coperta con abbondante acqua dolce utilizzando un getto a bassa pressione in modo che il prodotto di pulizia possa reagire.
- 2** – Diluire il primo detersivo seguendo le istruzioni del produttore e applicarlo con una spugna o una spazzola morbida. Lasciare agire per il tempo indicato, dai dieci ai trenta minuti a seconda del prodotto.
- 3** – Lavare poi con acqua abbondante.

Questa prima fase permette di pulire il teak, non di trattarlo. Una volta asciutto, la coperta sarà pulita ma ancora grigia.



Fase 2: ravvivarlo

Per ridare al teak il suo colore naturale, occorre ravvivarlo. Quindi bisogna:

- 1** – Lavare abbondantemente il teak con acqua dolce.
- 2** – Diluire nella quantità indicata il prodotto ravvivante. Lavare la coperta con questa soluzione.
- 3** – Sciacquare con acqua dolce (senza pressione). Alcuni prodotti sono schiumosi, occorre sciacquare abbondantemente. Questa seconda fase consente di strofinare a fondo lo sporco e le macchie in profondità. Rimane ancora da nutrire il legno.

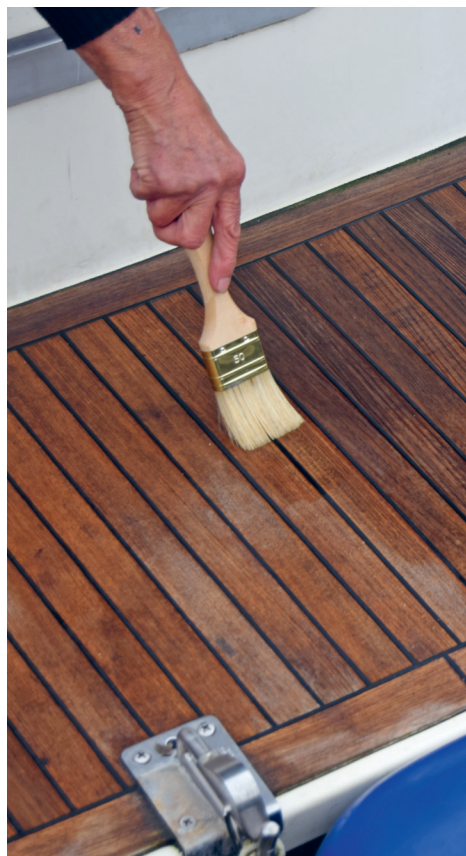


Fase 3: nutrirlo

Abbiamo visto perché il teak diventa grigio: ha perso la patina di olio che lo protegge in superficie. Per ridargli luminosità, applicare un olio che non solo lo nutre, ma lo protegge anche dalle intemperie e dai raggi ultravioletti. Se le due prime fasi (pulire e ravvivare) sono semplici, quest'ultima è più delicata in quanto dipende dalle condizioni meteorologiche: si può procedere solo con bel tempo, coperta asciutta e leggermente calda.

1 – Verificare che il ponte sia completamente pulito e asciutto.

2 – Applicare un primo strato di olio con un pennello o con un rullo nel senso del legno.



3 – Far asciugare e applicare un secondo, se non un terzo strato. Lasciare asciugare.

COSA FARE

- Lavare con un getto a bassa pressione.
- Con una spazzola morbida sfregare perpendicolarmente al senso del legno.
- Utilizzare prodotti biodegradabili.

COSA NON FARE

- Utilizzare un'idropulitrice ad alta pressione.
- Lavare il teak nel verso del legno, si rischia di creare dei solchi che indeboliscono la superficie.
- Utilizzare prodotti aggressivi.



MANUTENZIONE DI UNA COPERTA IN TEAK SINTETICO

La manutenzione di una coperta in teak sintetico si riduce a un lavaggio con acqua addizionata a un prodotto adeguato, seguito da un risciacquo con acqua dolce. Sulle macchie tenaci, come gli escrementi d'uccello, si può utilizzare un'idropulitrice ad alta pressione. Se qualche macchia persiste, si può carteggiare a mano la superficie con un blocco abrasivo e cartavetro sottile. Bisogna sempre carteggiare nel senso delle fibre.

MANUTENZIONE DI UNA COPERTA IN ACCIAIO

È opinione comune che per mantenere in ordine una barca in acciaio si passa la maggior parte del tempo con il pennello in mano. Con i prodotti e i trattamenti di cui oggi disponiamo, questo è sempre meno vero. Tuttavia, a seconda del rivestimento della coperta, occorre prendere alcune precauzioni.

Coperta in acciaio pitturato

Una coperta pitturata è la soluzione migliore, a condizione di utilizzare una pittura adeguata e di qualità. Per mantenerla bisogna lavarla regolarmente. Col passare degli anni la pittura perde colore e le sue proprietà antisdrucchiolo, occorre quindi riverniciarla.



Coperta in acciaio con rivestimento antisdrucchiolo

I rivestimenti antisdrucchiolo che coprono parzialmente la coperta sono efficaci e facili da mantenere: basta un semplice lavaggio. Tuttavia può accadere che negli angoli il materiale di rivestimento si scolli (A). In questo caso bisogna lavare accuratamente le due superfici (coperta e rivestimento), lasciarle asciugare e incollare nuovamente dove necessario con una colla adatta. Col passare del tempo però questo rivestimento si deteriora e bisogna valutare se cambiarlo. In questo caso occorre scollarlo, utilizzando una pistola ad aria calda, e pulire perfettamente la coperta prima di posare il nuovo rivestimento. Spesso si approfitta di questo intervento per ripitturare tutta la coperta.



Coperta in acciaio con rivestimento di teak

Esteticamente è la più bella, ma anche quella che presenta più problemi. Il teak può essere incollato direttamente sull'acciaio o su una tavola intermedia di compensato. Dopo un po' di tempo, a causa dei coefficienti diversi di dilatazione dei due materiali (legno e acciaio), si creano, per effetto del calore, degli scollamenti minimi ma sufficienti a far passare l'acqua (B). Non allarmatevi, non sempre succede. Se in fase di realizzazione si adottano le dovute misure (incollaggio, isolamento, guarnizioni di dilatazione), il rischio è minimo. Tuttavia esiste, e l'acqua (anche la semplice rugiada del mattino) che s'infiltra deforma la lamiera; questo provoca la comparsa della ruggine che la indebolisce. In questo caso non ci sono alternative: bisogna rimuovere la coperta in teak e saldare nuovamente le lamiere.

MANUTENZIONE DI UNA COPERTA IN ALLUMINIO

La manutenzione di una coperta in alluminio è sostanzialmente la stessa di quella di una coperta in acciaio. La maggior parte delle coperte in alluminio non si altera, solo i passavanti sono pitturati o ricoperti con un prodotto antisdrucchiolo.

La corrosione

Quando si ispeziona una coperta in alluminio bisogna prestare molta attenzione ai punti di corrosione, che possono essere presenti a livello dei candelieri o dell'attrezzatura di coperta. Tutti i pezzi montati in coperta possono creare un focolaio di corrosione se non sono isolati dallo scafo. In caso di corrosione bisogna individuare la causa e intervenire.

Limitare la corrosione

Per limitare la corrosione bisogna evitare di fissare sulla coperta parti che non siano in

alluminio come, ad esempio, l'attrezzatura di coperta in acciaio inox, la bulloneria ecc. Se questi metalli non possono essere evitati, vanno isolati dalla coperta.

ATTREZZATURA DI COPERTA IN ACCIAIO INOX

L'attrezzatura di coperta è presente su tutte le barche, a prescindere dal materiale di costruzione, e il più delle volte è in acciaio inox.

L'inox normalmente è un acciaio che non teme la corrosione, ma non sempre ha la stessa composizione. Ad esempio, quello utilizzato nell'industria alimentare non è consigliato per la nautica. Gli unici che resistono bene alla corrosione marina sono l'acciaio inossidabile A4-316 e, ancor meglio, il 316L, grazie all'aggiunta del molibdeno. Il 316L è preferibile perché contiene una minima quantità di carbonio (inferiore allo 0,03% contro lo 0,07% del A4-316), e perciò arrugginisce meno.



Passivazione delle parti in acciaio inossidabile

Qualunque sia la qualità dell'acciaio inox, possono formarsi dei punti di ruggine. L'unico modo per pulirlo e mantenerlo lucido è eseguire un trattamento di passivazione utilizzando una pasta o una spugna specifica che eliminano la ruggine conferendogli un aspetto "lucidato a specchio".



Evitare la corrosione sull'acciaio inossidabile

Per evitare di veder comparire tracce di ruggine sull'attrezzatura di coperta in inox non bisogna mettere a contatto altri metalli. Ad esempio, per avvitare o svitare un pezzo in acciaio inox (grilli, arridatoi ecc.) anche l'utensile deve essere inox. Infatti, se fosse di acciaio comune (A), vi sarebbe apporto di metallo e formazione di ruggine.

FERMARE LA RUGGINE SULLE PARTI METALLICHE

Non tutti i componenti di una barca sono in acciaio inox: alcuni sono in acciaio galvanizzato, ossia grezzi. Questi arrugginiscono in fretta e spargono ruggine sulla coperta. Per arrestarla e poter successivamente pitturare le parti, la soluzione è ricorrere a un convertitore di ruggine. Questo prodotto, che va applicato direttamente sulla ruggine, ne interrompe la formazione e garantisce la protezione del pezzo. Una volta asciutta, la parte può essere pitturata.



Scafo e gelcoat

Il gelcoat è una resina di finitura impermeabile che protegge lo scafo. È resistente, dall'aspetto brillante. Col tempo perde il suo aspetto originario, ma prima di doverlo lucidare o pitturare si può ridargli lucentezza utilizzando dei prodotti di pulizia.

ELIMINARE LO SPORCO DALLO SCAFO

Un lavaggio regolare dello scafo consente di mantenerlo pulito e lucido. Esistono parecchi prodotti, a seconda del grado di sporco. Se lo si lava regolarmente, è sufficiente un detergente delicato schiumoso. Se lo scafo è sporco, è necessario utilizzare uno sgrassante e successivamente un detergente protettivo. Ma in alcuni punti, come nella zona intorno al tubo di scappamento del motore (B) e alla linea di galleggiamento (C), uno sgrassante non basta, è indispensabile un prodotto specifico.



LINEA DI GALLEGGIAMENTO E TUBO DI SCAPPAMENTO

A contatto con l'acqua, l'aria e i detriti presenti sulla superficie dell'acqua, la linea di galleggiamento diventa gialla. Il momento ideale per pulirla è durante il carenaggio annuale, ma è bene lavarla regolarmente durante la stagione estiva, anche solo con acqua di mare, quando si fa il bagno. Questa pulizia costante eviterà l'accumularsi dello sporco. Per una pulizia efficace della linea di galleggiamento e per togliere i segni neri all'altezza del tubo di scappamento, è necessario un prodotto specifico. C'è chi utilizza degli acidi (ossalico, cloridrico); sono efficaci, ma attenzione perché questi prodotti sono pericolosi per le persone e per l'ambiente e difficili da smaltire, a meno che non si risciacqui abbondantemente, preferibilmente con acqua di mare (considerato che l'acqua salata neutralizza questi acidi). Bisogna tenere presente che l'acido, se non si risciacqua con acqua, tende a protrarre la sua azione, e sulla zona trattata possono comparire microporosità che la indeboliscono.



SCARICHI DELL'ACQUA

Alcuni scarichi dell'acqua sono posizionati al di sopra della linea di galleggiamento e tendono a lasciare strisciate, tracce di ruggine o di calcare sullo scafo. Molto spesso sono visibili dopo la pulizia della carena (detersivo o sgrassante). Occorre quindi utilizzare un prodotto decalcificante che solubilizzi completamente le incrostazioni. Essendo neutro, si può usare sulla pittura.



RINNOVARE LO SCAFO

Quando lo scafo è ancora lucido e il colore vivo, per ridargli brillantezza è sufficiente lavarlo a fondo con del detersivo. Ma col passare degli anni, l'acqua di mare, il sole e l'abrasione dovuta al sale finiscono per dargli un aspetto opaco e spento. Questo problema è ancora più evidente sugli scafi colorati, che possono assumere un aspetto farinoso (A). Questo invecchiamento può essere considerato naturale, ma ciò non toglie che si possa ridare brillantezza allo scafo utilizzando un polish. Per questioni di tempo e per timore di un risultato deludente molti diportisti esitano a lanciarsi in questa operazione.

Quando bisogna prendere in considerazione la lucidatura?

Dopo molti anni il gelcoat diventa poroso; non solo è opaco, ma le microporosità trattengono la sporcizia. Per sapere se il gelcoat è solo sporco oppure farinoso è sufficiente prendere un panno di cotone e strofinarlo sulla coperta. Se lo scafo non torna lucido e appaiono tracce bianche sul tessuto, allora è diventato farinoso. Sugli scafi di colore scuro questo fenomeno è ancora più significativo, poiché i pigmenti incorporati nel gelcoat perdono rapidamente la brillantezza. Ciò non avviene in maniera uniforme, e sullo scafo si formano delle striature. Quando si giunge a questo stadio l'unica soluzione per ritrovare la brillantezza è lucidarlo.

LUCIDATURA

In pratica, lucidatura e applicazione del polish si effettuano per gradi differenti, a seconda del tipo di pasta abrasiva utilizzata. La lucidatura inizialmente si effettua con pasta abrasiva e si termina con la cera per ridare brillantezza allo scafo.