



PIANIFICARE UN VIAGGIO (3° parte)

Carte, guide e documenti erano i temi della 1° parte. Costi, assistenza medica, cambusa, e controlli per la meccanica, quelli della 2°. Ed ora siamo pronti a muovere?

Ormai siamo agli sgoccioli, prossimi alla partenza. Eppure ci sono ancora diverse cose da fare, per cui seguiamo nei controlli.

I PNEUMATICI

Sono le "scarpe" che portano a spasso il camper, e noi con lui. A queste affidiamo il compito di macinare migliaia di chilometri in assoluta sicurezza. Le loro condizioni lo consentono? Non limitiamoci ad un'occhiata, ma constatiamone con pignoleria il reale stato. I controlli non sono molti, ma da eseguire con attenzione; non occorre più di un'ora.

Il battistrada abbia un consumo uniforme lungo l'intera superficie. Un'usura nella zona centrale denuncia una pressione di esercizio troppo elevata; il contrario se ciò avviene sui margini laterali. Non ci devono essere neppure "scalature" di sorta, né visibili a colpo d'occhio, né rilevabili al tatto.

Sono sintomo di saltellamenti della ruota sul terreno. Per quelli anteriori un consumo anormale sull'esterno può rivelare un problema di convergenza o campanatura.

I fianchi siano privi di screpolature, tagli, abrasioni, rigonfiamenti o bolle. Con l'occasione leggiamo l'età della gomma, riportata con tre cifre racchiuse entro un ovale. I primi due numeri da sinistra rivelano la settimana dell'anno, il terzo l'anno stesso. Se sulla destra, all'interno dell'ovale, c'è un triangolino, siamo negli anni 90, altrimenti negli 80. Per il terzo millennio le cifre sono quattro, perché le ultime due indicano l'anno (es. 01 = 2001). Ad ogni modo anche se i pneumatici appaiono in ottimo stato, conviene sostituirli dopo un massimo di cinque anni, poiché nel tempo la gomma si indurisce, perdendo elasticità. Le lunghe soste nei periodi di inutilizzo li ovalizzano. Poi stiamo per andare in vacanza, allora viaggiamo tranquilli!

I cerchioni non presentino ammaccature, né abbiano notevoli tracce di ruggine. I corpi contenenti le valvole siano integri. Lo stesso vale per i cappuccetti coprivalvole, che è preferibile siano metallici e non in plastica.

La ruota di scorta in genere è la cenerentola, relegata sempre nei posti più scomodi. Però deve avere gli stessi controlli delle altre, e per il gonfiaggio, conviene tenerla almeno un



paio di decimi di atmosfera in più rispetto a quelle che prevedono la pressione più alta. Altrimenti c'è il rischio che al bisogno sia già mezza sgonfia.

Un buon manometro ed un piccolo compressore a 12 V ci rendono autonomi, per il controllo delle pressioni ovunque ed a pneumatici freddi, come sempre deve avvenire.

Inoltre, prima di partire, converrebbe svitare ad uno ad uno tutti i bulloni delle ruote, ungerli con un po' di grasso, poi riavvitarli. Però il tutto va fatto con la chiave di bordo e non con la pistola ad aria compressa. Ciò ad evitare sorprese, in caso di necessità. Ora passiamo agli impianti di bordo, non meno importanti per il buon esito della vacanza.

IMPIANTO IDRICO

I serbatoi dell'acqua, dopo un'accurata pulizia devono essere riempiti, per sincerarsi che i vari raccordi tengano perfettamente.

Le tubazioni siano integre e non evidenzino tracce di schiacciamento. Anche le giunzioni siano controllate individualmente. Se ci sono fascette stringitubi, verificiamone il serraggio ma senza esagerare nello stringere, perché il sottostante raccordo, di norma in plastica, è più fragile di quanto non si pensi.

NOTA: qualche raccordo e fascetta di scorta, unitamente ad un paio di segmenti di tubo di giusto diametro, sono utili per eventuali interventi di emergenza, in viaggio.

La pompa è il cuore dell'impianto. Consideriamo la sua età e ricordiamo se abbia mai dato problemi. Nel dubbio prevediamone la sostituzione, o abbiamone una di scorta, specie se andremo in paesi non attrezzati.

Il vaso di espansione è un ottimo accorgimento per risparmiare acqua, consentendoci di ridurre il flusso idrico a piacere, fino ad un

esile filo d'acqua, senza innestare un singhiozzamento continuo della pompa. Se ne allunga la vita, si risparmia corrente e si evitano colpi d'ariete, nocivi all'impianto.

I rubinetti funzionino regolarmente, senza indurimenti né intoppi. Attenzione anche alle connessioni con le condutture.

Le valvole di scarico dei serbatoi siano a tenuta perfetta, senza il minimo gocciolamento. Altrimenti, oltre a dare un pessimo esempio, si rischiano anche ammende salate e si incrementa la maldisposizione verso i camperisti.

L'IMPIANTO ELETTRICO

Presiede al funzionamento della maggior parte delle utenze di bordo, che devono consentirci l'autonomia, specie in sosta libera.

Le batterie siano perfettamente efficienti e cariche. Se dotate di tappi apribili, controlliamo il livello dell'elettrolita ed eventualmente ripristiniamolo con acqua distillata.

NOTA: un consumo elevato significa stanchezza. Con un densimetro se ne verifica il reale stato di carica. Pulire accuratamente i due poli con uno spazzolino e proteggerli poi con un velo di vaselina.

I cablaggi, almeno nei punti in cui sono visibili, siano integri, senza spellature né segni di "cottura", sintomo di surriscaldamento. Altrimenti vanno sostituiti e ricercata la causa.

Giunzioni e morsettiere siano ben strette, ad evitare possibile scintillio, fenomeno pericoloso. Verifichiamo il serraggio con un cacciavite, dopo aver staccato le batterie.

NOTA: è possibile trovare qualche punto di giunzione non ben protetto, in zone soggette a contatti con oggetti vari. Provvediamo, inserendoli entro scatolette per uso elettrico, o calze termorestringenti, o con nastro isolante.

I punti luce siano funzionanti e gli interruttori saldamente inseriti nella loro sede. Fare anche le verifiche inerenti le morsettiere.

La centralina è il cervello dell'impianto. Testare l'efficienza delle varie funzioni e controllare che sia ben fissata a parete. Salvo non ci siano specifiche necessità, e competenza, non rimuoverla dal suo alloggiamento.

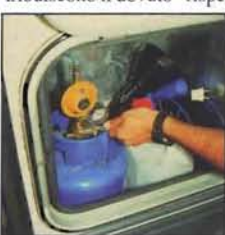
Prese e spine siano integre, con i fili ben protetti e uniti. Quella per la 220 V, esterna, abbia il perimetro ben sigillato a parete. Il cooperchio sia intatto e si chiuda ad incastro.

Il salvavita sia efficiente e la levetta di comando scatti con movimento secco.

Lampade e fusibili di scorta non manchino mai. Quelle per le fanalerie sono dotazione di legge; quindi obbligatorie. Ricordiamo che in alcune nazioni europee si deve circolare con i fari anabbaglianti sempre accesi, anche di giorno. In ogni caso è opportuno avere una buona dotazione di ricambi. Almeno una lampada per tipo, comprese quelle per l'illuminazione interna ed un paio di fusibili dei vari modelli, con gli amperaggi previsti. Se un fusibile salta, sostituiamolo con uno di uguale amperaggio, mai superiore; al limite è meglio il contrario. Se l'inconveniente si ripete, c'è qualche problema sulla linea. Sarebbe il caso di individuarlo e risolverlo.

L'IMPIANTO DEL GAS

È quello che incute maggiori timori, che in alcuni casi diventano vere fobie. E pensare che gli impianti di bordo offrono garanzie di sicurezza più elevate rispetto a quelli domestici! Ma ci sono pure persone che non gli attribuiscono il dovuto "rispetto", e in barba alle norme italiane lo utilizzano v i a g g i a n d o .



Basti pensare a quanti impiegano il frigo a gas durante la marcia.

La bombola del gas in viaggio

deve sempre rimanere chiusa!

Le bombole siano cariche ed in buono stato, almeno apparente, non potendo verificare realmente. Ricordiamo invece che "il bombolone fisso" ha una validità di dieci anni, poi deve essere sostituito. La data di costruzione è incisa su una piastra metallica saldata sullo stesso.

Il regolatore di pressione sia a taratura fissa, idonea per le utenze di bordo, in genere 30 mbar (salvo stufe particolari), e con portata di 1,5 Kg/h., in modo da poterle alimentare contemporaneamente. Ogni volta che si scollega il regolatore dalla bombola occorre sostituire la relativa guarnizione.

Rubinerie e raccordi nel tempo e con le vibrazioni potrebbero allentarsi; è bene verificarne il dovuto serraggio. Nel caso, con il rubinetto della bombola e quelli sezionatori delle varie utenze aperti, si sentisse odore di gas, occorre individuarne la provenienza, aiutandosi con schiuma saponata, da cospargere, su tutti i raccordi e le rubinerie, ma una alla volta. Osservare attentamente: la comparsa di bollicine denuncia una perdita.

Le termocoppie sono sistemi di sicurezza che interrompono l'erogazione del gas in caso di spegnimento della fiamma. Bisogna

controllarne il regolare funzionamento, unitamente a quello delle varie rubinerie.

LE UTENZE PRINCIPALI

La stufa va comunque provata, a vari regimi di potenza, anche se la nostra meta non ne prevede l'uso. Prima di accenderla è bene asportare il mantello anteriore e pulire accuratamente, per togliere l'immancabile lanugine che si accumula in questa zona. Altrimenti questa crea un fastidioso odore acre, di bruciato.

Il boiler è di più frequente utilizzo. Pertanto è da provare, verificando pure la regolarità della riaccensione automatica, quando, utilizzata una certa quantità d'acqua, la temperatura di quella residua si è abbassata sensibilmente.

Il frigo è sottoposto ad un lavoro gravoso in estate, specie in zone a climi caldi. Di conseguenza sulla sua efficienza non esistono dubbi. Quindi da provare scrupolosamente, nei diversi modi di impiego, se trivalente. Inoltre verificiamo la perfetta tenuta della porta, inserendo un sottile foglio di carta tra il corpo dello stesso e la guarnizione della porta. Se la tenuta è buona la carta non deve sfilarsi facilmente. Verificare lungo tutto il perimetro.

Per un corretto uso aprirlo il meno possibile. La sera inserirvi diverse bottiglie d'acqua, e nella celletta freezer introdurre alcuni bicchieri di carta pieni d'acqua. Di notte l'acqua gelerà e la mattina, con una sola apertura si toglie tutto travasando in un contenitore termico di adeguata capienza. Così avremo acqua fredda sempre disponibile, senza aprire il frigo ogni volta che si vuol bere. Anche al momento di preparare i pasti prelevare tutti gli ingredienti con una sola apertura; lo stesso per riporli. Ricordo che una corretta ventilazione è importante per il buon rendimento.

DOVE E COME CARICARE

È molto importante, perché non si può imbarcare roba riempiendo casualmente tutti gli spazi possibili. Invece bisogna preparare un vero "piano di stivaggio" che, per motivi di stabilità, razionalità e comodità, distribuisca oculatamente i vari carichi.

Ecco alcune regole di riferimento, semplici quanto inderogabili.

1) Limitare al massimo le "mercanzie", specie se abbiamo molta strada da fare e valutare quali tracciati ci aspettino.

2) Una cosa leggera, unita a tante altre, forma un grande peso. E in marcia le asperità ed i dislivelli della strada innescano oscillazioni e sobbalzi, che dinamicamente aumentano a dismisura i pesi.

3) Gli oggetti pesanti vanno messi in basso e possibilmente tra i due assali, evitando di gravare sul retrotreno, soprattutto se la trazione è anteriore. Attenzione per chi ha maxigavoni!

4) Valutare la distribuzione tra lato destro e sinistro, considerando l'ubicazione dei vari ripostigli e quella di tutti i serbatoi.

5) I pensili siano destinati all'abbigliamento e a cose leggere. Ma incastrare tutto e non lasciare nulla vagante.

6) I liquidi non siano entro bottiglie di vetro, pesanti e fragili, ma in recipienti di plastica, che se quadrati o rettangolari si incastrano meglio. Il tutto entro vaschette a bordi alti, con funzione contenitrice, in caso di rotture o versamenti. E comunque da porre sul pavimento; anzi sui predellini laterali se ci sono oli vari e/o acidi. In emergenza si limitano i danni.

7) Gli oggetti di uso quotidiano siano a portata di mano e non relegati in fondo a un gavone, magari sotto ad altre cose.

8) Attenzione ai portabici. Siano solidi, ben fissati, comprese le bici, o quanto altro messovi. Utilizzate anche una robusta cinghia, quale fune di sicurezza in caso di possibili rotture. Non superare i pesi previsti e ad ogni piccola sosta verificare sempre che tutto sia posto. Non manchi il cartello dei carichi sporgenti, (oggi previsto totalmente catadiottico) anche se il portabici è vuoto e retratto.

9) Bagagliere e bauliere a tetto siano riservate a cose leggere. I carichi siano ben bloccati. Attenzione che possibili oggetti appuntiti (manubri, pedali, o altro) non tocchino il tetto. Ricordare che l'altezza del veicolo è variata sensibilmente. Quindi attenzione prima di imboccare sottopassaggi, tettoie, od altro. Occhio pure ai cartelli che li segnalano!

10) Non attendete il giorno della partenza (o quello precedente) per caricare. All'ultimo momento potreste accorgervi che non c'è posto per tutte le cose che avevate deciso di portare. Scaricare tutto, o quasi, per ricominciare da capo, non è per nulla piacevole.

E in qualche caso potrebbe non esserci più neppure il tempo di farlo, specie se abbiamo un appuntamento con un traghetto, che notoriamente non aspetta nessuno.

Adesso, ad evitare di dimenticare qualcosa, per poi scaricare il malumore sul prossimo a noi vicino (leggasi moglie e figli) e non è il miglior modo per iniziare una vacanza, conviene predisporre un "Check List", sul quale annotare le cose da portare e poi "smarcare" quanto già imbarcato. Personalmente è un sistema che uso da anni, con soddisfazione.

A questo punto permettetemi di augurarvi una felice vacanza.



Franco Liboa