CHECK LIST BARCO A VELA

Antes de valorar un velero de ocasión es totalmente necesario realizar algunas comprobaciones que nos aseguren la peritación que vamos a realizar. El primer vistazo siempre es muy importante, pero no lo es todo. La primera visita nos puede impresionar muy positivamente si el barco ha sido limpiado y pulido para la ocasión, o por el contrario decepcionar si el velero lleva todo el invierno sin limpieza y tiene un aspecto fatal.

Así es, ya que un velero en muy buen estado pero tras pasar todo un invierno sin limpieza y cuidados nos puede parecer que se encuentra en un estado muy poco atractivo y sin embargo el barco puede estar muy bien. Pero también ocurre el caso contrario en el que visitemos un barco que brille en todos sus rincones y sin embargo esté bien entrado en años y "esconda" ciertas deficiencias que debemos evaluar pues conducirán a próximas inversiones.

En algunos casos necesitamos sacar el barco fuera del agua. Es lo suyo y bien merece la pena invertir los 200 € que nos pueda costar el travel lift. Hemos agrupado el "check -list" en tres grandes apartados que describen los detalles que debemos comprobar y analizar para definir el estado real del velero a valorar.

Si no se considera con la suficiente experiencia para valorar cada uno de estos puntos, es muy buena idea contratar un profesional que por poco dinero podrá ayudarle a realizar el trabajo de inspección. Veamos los puntos a revisar.

- **Casco**

- Horizontalidad de la línea de flotación. La ausencia de suciedad indica datos sobre el cuidado que ha tenido el barco.

- Apariencia y estado de la obra muerta: ausencia de raspaduras, gelcoat liso, sin abombamientos de cualquier tamaño, brillante y limpio, etc.

- Obra viva: recomendamos sacar el barco del agua y proceder a una detallada revisión del casco, observando los siguientes aspectos:

    - Ausencia de burbujas que nos indiquen ósmosis.
    - Ausencia de raspaduras profundas o ligeras.
    - Proa en buen estado, sin impactos, raspaduras, ni signos de reparaciones recientes.
    - Alineación perfecta entre la quilla, timón y roda.
    - Unión de quilla y casco en perfecto estado, sin rajas, desperfectos ni signos de reparaciones estructurales.
    - Mecha del timón sin holguras y en perfecto estado.
    - Pasacascos tanto de aseos como de refrigeración en buen estado.

Tras un par de horas con el barco en tierra, revisar si gotea por algún punto del casco, sobre todo en la proa y en la unión quilla-casco, (puede indicar problemas estructurales graves del casco debido a la entrada de agua).

- **Cubierta**

- Solidez y aspecto externo de balcones y candeleros. No deben moverse ni un centímetro y la unión debe estar ausente de oxidaciones y suciedad. Revisar también fijaciones interiores y estanqueidad.

- Cornamusas de atraque en perfecto estado, sin movimientos laterales, estancas y limpias.

- Cofres de fondeo y almacenaje con tapas que ajusten perfectamente. Fondo de los cofres sin humedad ni filtraciones.

- Escotillas y tambuchos con perfecta estanqueidad, con juntas aislantes en buen estado. Ausencia de ralladuras en las mismas.

- Obenques y stays tensos y no deshilachados. Ausencia de óxido en uniones con casco y cables. Tensores sin oxidación.

- Cubierta sólida, que no se hunda ni un milímetro al transitar por ella, lo que podría indicar deslaminados.

- Grabados antideslizantes en cubierta sin desgaste excesivo.

- Entrada a la cabina totalmente estanca, y en perfecto estado.

- Probar el timón: Resistencia, mantenimiento del rumbo, etc. Tanto caña como rueda.

- Probar todos los elementos de acastillaje: winches, mordazas, tensores, carriles, poleas, enrrolladores, etc.

- Probar jarcia de labor: manejo y estado de drizas, escotas, etc.

Interior

- Sentina en buen estado, sin filtraciones, óxido, ósmosis u otro tipo de suciedad.

- Grifos de pasacascos (aseos, cocina y refrigeración) sin oxidaciones ni bloqueos. Preferiblemente de cuarto de vuelta.

- Salida del eje del motor sin filtraciones.

- Mamparos de separación sin holguras ni desplazamientos. Prestar especial atención a la base de los mamparos, que son las zonas que suelen presentar humedades.

- Cofres interiores sin moho, con ventilación adecuada.

- Colchonetas y colchones sin moho ni humedeces, con buena resistencia a la presión. Tapicerías sin agujeros ni desgastes excesivos.
- Sistema de gas de la cocina en perfectas condiciones, con válvula de seguridad, y a ser posible con cofre para bombona en el exterior.

- Compresor de nevera eléctrica en perfecto estado.

- Baterías en buen estado, sin sulfataciones en imbornales.
- Sistema eléctrico accesible y en buen estado, con revisión del perfecto funcionamiento de todas las luces y demás elementos.
- Bombas de achique (eléctricas y manuales) en buen estado, con filtros de limpieza accesibles.
- Circuito de agua a presión en perfecto estado y de fácil acceso a todos sus puntos.

CHECK LIST BARCO A MOTOR

Debemos revisar poco a poco toda una serie de elementos y realizar unas pruebas que determinarán el estado real de la embarcación.

Es como el examen de una ITB pero más a fondo, pues se trata de evaluar el estado del barco ante la peritación a realizar. Para muchas de las pruebas y observaciones que necesitamos realizar tendremos que sacar el barco fuera del agua. Es lo suyo y bien merece la pena invertir los 200 € que nos pueda costar el travel lift. Hemos agrupado el "check-list" en tres grandes apartados que describen los detalles que debemos comprobar y analizar para definir el estado real de la embarcación a valorar. Si no se considera con la suficiente experiencia para valorar cada uno de estos puntos, es muy buena idea contratar un profesional que por poco dinero podrá ayudarle a realizar el trabajo de inspección. Veamos los puntos a revisar.

Casco

- Apariencia y estado de la obra muerta: ausencia de raspaduras, gel coat brillante y limpio, etc.
- Obra viva: recomendamos sacar el barco del agua y proceder a una detallada revisión del casco, observando los siguientes aspectos:
    - Ausencia de burbujas que nos indiquen ósmosis.
    - Ausencia de raspaduras profundas o ligeras.
    - Prestar especial atención a la proa, revisando posibles impactos contra el muelle.
- Si motoriza fueraborda: estado del espejo de popa, detectando posibles rajas o deformaciones.
- Si motoriza dentro fueraborda: juntas totalmente estancas de la cola del motor.
- Pasacascos tanto de aseos como de refrigeración en buen estado.
- Tras un corto periodo de tiempo con el barco en tierra, revisar si gotea por algún punto del casco (puede indicar problemas estructurales graves del casco debido a la entrada de agua.

Cubierta y bañera

- Balcón de proa sólido y sin signos de herrumbre u oxidación.
- Pozo de anclas limpio y con desagüe.
- Cornamusas de atraque en perfecto estado, sin movimiento lateral.
- Cofres de fondeo y almacenaje con tapas que ajusten perfectamente. Fondo de los cofres sin humedades.
- Escotillas y tambuchos con perfecta estanqueidad, con juntas aislantes en buen estado. Ausencia de ralladuras en las mismas.
- Estado de las moquetas de la bañera.
- Bañera con buen sistema de desagüe.
- Colchonetas y sofás sin roturas ni agujeros.
- Sistema de dirección, baterías y luces de navegación.
- Compartimento de motores con ventilación adecuada (sobre todo si son motores de gasolina).

Interior

- Grifos de pasacascos (aseos y refrigeración) sin oxidaciones.
- Mamparos de separación sin holguras ni desplazamientos.
- Cofres interiores sin moho, con ventilación adecuada.
- Colchonetas y colchones sin moho ni humedades, con buena resistencia por presión.
- Sistema de gas de la cocina en perfectas condiciones, con válvula de seguridad, y a ser posible con cofre para bombona localizado en el exterior.
- Compresor de nevera eléctrica en perfecto estado.
- Baterías en buen estado, sin sulfataciones en inbornales.
- Sistema eléctrico accesible y en buen estado, con revisión del perfecto funcionamiento de todas las luces y demás elementos.
- Bombas de achique (eléctricas y manuales) en buen estado, con filtros de limpieza accesibles.
- Revisar circuito de agua a presión.