- **Consejos útiles para revisión de embarcaciones de recreo**

  - Carpintería

Las manchas negras indican humedad y en el peor de los casos podredumbre. Si el casco es de madera, tenga especial cuidado en estas observaciones. La humedad indica fallos de estanqueidad y uniones deficientes. Localizar por donde pasa el agua desde la cubierta al interior a veces es tarea casi imposible y de ahí que existan zonas húmedas o podridas. En algunas ocasiones el agua proviene de la condensación y por ello tendrá que revisar los aislamientos con el exterior.

Cuando la madera está muy deteriorada, la única solución es sustituir todas las piezas estropeadas por otras nuevas hechas a medida. Lleve un pequeño punzón con el que apretar en las zonas sospechosas. La madera podrida tiene la consistencia de un cartón mojado y el punzón penetrará sin esfuerzo.

  - Instalación eléctrica

Debemos revisar el interior del tablero principal y las posibles cajas de distribución eléctricas que tenga repartidas. Obviamente probaremos todos los equipos accionando uno por uno y observando su correcto funcionamiento.

Debemos utilizar un amperímetro de pinza alrededor del positivo de la batería, con el circuito interruptor principal conectado, pero todos los interruptores abiertos, para comprobar que no hay pérdidas de corriente en el circuito, ya que estas son complicadas de localizar y tendrá que gastar dinero en repararlas o perder mucho tiempo en su localización.

A veces localizará un cable totalmente diferente al resto de los demás, que manifiestamente ha sido instalado a posteriori, para no se sabe qué, por no se sabe quién y del que es imposible conocer a donde llega.

En un barco de ocasión es casi seguro que deba sustituir el parque de baterías por otras nuevas, y esto dependiendo del número de ellas puede llegar a ser bastante costoso.

  - Motor

Arránquelo y observe su funcionamiento a ralentí y a varios regímenes de trabajo. Observe el color del humo ya que puede indicar fallos en los inyectores si es muy negro. El ruido del motor y su estabilidad también son importantes y ayuda a la calificación final.

El motor es siempre muy caro y por ello debe entender mucho de mecánica o hacerse ayudar por un mecánico profesional. Merece la pena pagar por ello. El aspecto general es muy importante y es fácil evaluar de un primer vistazo si el motor presenta un aspecto impecable, si está hecho un asco con todo oxidado, o si tiene piezas repintadas y reparadas.

El aceite es la sangre del motor y de la misma forma que nos sacan un pinchazo para ver cómo vamos de salud, lo mismo haremos con el aceite del cárter que puede contar muchas cosas en las manos de un buen profesional. Si está impoluto, está claro que lo han sustituido recientemente y cuando menos debemos en este

caso ser doblemente precavidos. Si el aceite tiene aspecto lechoso es señal de agua que proviene del circuito de refrigeración. La reparación será muy costosa.

Verifique el estado de las correas, las bombas, retenes y filtros. Si identifica alguna línea horizontal de óxido puede indicar que el compartimiento ha quedado parcialmente inundado en alguna ocasión. Mucho cuidado en estos casos.

- Sentina

Lugar a veces inmundo que nunca apetece mirar pero cuya observación puede llegar a chivar muchas cosas. Se dice que en la sentina siempre suele haber algo de agua, y que por tanto no es motivo por el que asustarse. Nuestra opinión es que en los barcos de madera o fibra de hace 30 años este argumento pudiera ser cierto, pero que en un barco actual de menos de 5 años la sentina debe estar rigurosamente seca o con agua para empapar una bayeta. No más. Si hay agua, existe algún problema, y si no la hay la pueden acabar de sacar, de modo que observe, pregunte y compruebe.

El agua de la sentina puede ser sucia o limpia, salada o dulce. Si el agua es salada, ojo al dato. Hay que saber de dónde viene y puede ser un fallo muy peligroso aunque no por ello excesivamente caro de reparar. Lo peor es si proviene de una holgura en la bocina o fisura no localizada, aunque las causas pueden ser variadas, como la bomba de refrigeración del motor, circuitos en el baño, pasacascos, transductores...

Si es dulce también debemos localizarla revisando las uniones con los tanques de agua, aunque quizás pueda venir de la cubierta debido a fallo de estanqueidad que deje pasar el agua de lluvia, o de mojar con la manguera al limpiar el exterior.

- Tanques

Debemos comprobar las uniones de tubos con todos los depósitos e intentar inspeccionarlos. Para ello muchos tienen un registro que permite acceder a su interior. El olfato es importante ya que podremos saber su tienen moho o aguas estancadas. En estos casos la limpieza a fondo es fundamental. Lo importante que debemos destacar es que si un barco presenta este tipo de problemas, indicará que su propietario lleva tiempo descuidándolo y por tanto el barco puede presentar otros muchos más inconvenientes que pueden ser mucho más duros de reparar que la limpieza del interior de un depósito, que por cierto a veces es muy tediosa.

- Baños

Revise el funcionamiento de las bombas sean manuales o eléctricas prestando atención a las llaves de paso, los tornillos que fijan el inodoro al suelo, y la fuerza que hay que hacer para que circule el agua.

Los filtros de agua suelen estar bastante envejecidos y a veces cuesta mucho desenroscarlos. Hágalo, ya que si compra el barco necesariamente deberá hacerlo y con cierta regularidad. Los espejos se oxidan y pierden su capacidad reflectora por los bordes, pero son fáciles de sustituir y cambiarán mucho el aspecto del baño.

- Cocina

Si el barco ya está entrado en años, ni se lo piense. Cambie el tubo del gas ya que es muy posible que esté pasado de fecha, y si la acometida es de cobre utilice agua jabonosa para controlar que no hay pérdidas en el circuito. Si la cocina es de infiernillos de alcohol o similares, lo mejor será directamente tirarla y pensar en el coste una nueva de gas.

Las neveras eléctricas tiene la mala manía de ir perdiendo el gas como en el circuito de aire acondicionado de los coches. En cualquier caso, conecte el interruptor de la nevera y espere solo 2 ó 3 minutos. Abra la nevera y toque con la mano el evaporador del congelador que debe estar poniéndose ya muy frío. Si no es así, no lo dude, tendrá que cargar el gas.

- Aspecto del casco y elementos de la cubierta

Hay que sacar el casco del agua y revisar la holgura que tiene el eje del timón, comprobar el estado de las hélices, los anclajes de los ejes, y el estado de todos los apéndices como flaps y sus bisagras.

En los veleros es especialmente importante revisar la unión de la quilla con el casco y observar detenidamente cualquier fisura o reparación que pudiera indicar algún toque con el fondo. Puede que no sea importante o puede que sea motivo de un verdadero desastre ya que los golpes muy fuertes pueden producir debilitamiento estructural muy difícil de detectar.



De la osmosis ya se ha hablado mucho. Pero en cualquier caso sigue siendo muy importante su control en barcos con más de 15 ó 20 años de antigüedad. Ya sabemos que las ampollas son casi siempre signo inequívoco de osmosis. A la menor duda consulte con un especialista para estar seguro del diagnóstico y del costo de una reparación que siempre es costosa y lenta.

En veleros observe con ojos críticos los herrajes y elementos de las jarcias.

Obenques muy oxidados deberán ser sustituidos y las velas en mal estado suelen suponer costes adicionales bastante considerables.