PUNTOS DÉBILES

Suelen coincidir en casi todas las embarcaciones. Resulta especialmente importante comprobar los elementos que dan más problemas. Las uniones entre el casco y la cubierta, timón y quilla, todos los refuerzos de acastillaje, y en general la estanqueidad de las uniones entre distintos tipos de materiales. Las soldaduras y fijaciones de los balcones, los candeleros y los guardamancebos suelen ser demasiado frágiles o tener demasiada holgura. Además de decorar son elementos básicos de seguridad que deben poder soportar los tirones o empujones para los que han sido diseñados.

▪ Casco

- La obra viva

En primer lugar fíjese en la horizontalidad de la línea de flotación. Un asiento mal calculado puede ser fácilmente detectado de esta manera. La ausencia de suciedad indica datos sobre el cuidado que ha tenido el barco.

- La obra muerta

Observe la apariencia y estado de la obra muerta: ausencia de raspaduras, gel coat liso, sin abombamientos de cualquier tamaño, brillante y limpio. Busque en la obra muerta huellas o señales de impactos o rozaduras debidas a impactos o golpes durante el atraque.

- Fuera del agua

Es muy recomendable sacar el barco del agua y proceder a una detallada revisión de la obra viva, observando la posible existencia de burbujas, raspaduras, reparaciones, alineación y unión de la quilla, estado de los orificios de refrigeración del motor, etc...

- 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 (en veleros).

- Mecha del timón sin holguras y en perfecto estado.

- Pasacascos tanto de aseos como de refrigeración y bombas en buen estado.

- Observar goteos

Tras un par de horas con el barco en tierra, revisar si gotea por algún punto del casco, sobre todo en la proa, en la zona del timón y hélice y en los veleros la unión quilla-

casco, (puede indicar problemas estructurales graves del casco debido a la entrada de agua).

Cubierta

Revisión de la Cubierta:

- Revise el balcón de proa. Debe ser sólido, sin movimientos y sin signos de herrumbre u oxidación.
- Pozo de anclas limpio y con desagüe, con tapa hermética y con seguro.
- Cornamusas de atraque en perfecto estado, sin movimiento lateral.
- Cofres de fondeo y almacenaje con tapas que ajusten perfectamente y libres de humedades, manchas o malos olores.
- Escotillas y tambuchos con perfecta estanqueidad, con juntas aislantes en buen estado. Ausencia de ralladuras en las mismas.
- Los elementos de la bañera deben estar en buen estado: moquetas de la bañera aireadas y sin humedades, bañera con buen sistema de desagüe, colchonetas y sofás sin roturas ni agujeros.
- Prestar atención al compartimento de motores que deben tener ventilación adecuada (sobre todo si son motores a gasolina).
- En los veleros debe prestarse especial atención al acastillaje: winches, poleas, carriles, aireadores, mordazas, etc.

En proa

Revise el balcón de proa. Debe ser sólido, sin movimientos y sin signos de herrumbre u oxidación. El pozo de anclas debe estar limpio ya que mucho óxido puede indicar un mal desagüe. Su tapa ha de ser hermética y con seguro para evitar golpeteos al navegar con mar gruesa.

En Popa

Los cofres de fondeo y almacenaje deben estar dotados de tapas que ajusten perfectamente y libres de humedades, manchas o malos olores Los elementos de la bañera deben estar en buen estado: moquetas de la bañera aireadas y sin humedades y bañera autovaciante.

Otros

Prestar atención al compartimiento de motores que debe tener ventilación adecuada (sobre todo si son motores de gasolina). Las Escotillas y tambuchos con perfecta estanqueidad, con juntas aislantes en buen estado. Acastillaje en buenas condiciones.