

## POSTA A PUNTO DA EMBARCACIÓN

### Recomendacións previas

Para mante-la súa embarcación en perfecto estado para botala ó mar, deberá estar ó tanto de todo o que ocorre nela. Aconsellámoslle que tome nota de tódalas reparacións que debe levar a cabo, co fin de non pasar por alto ningunha delas.

Debe, ademais, distingui-la importancia de cada tipo de reparación, hai algunhas que poderá facer cando comeza a temporada de navegación (arranxar unha porta, un caixón da cociña...): sen embargo hai outras que convén programalas con máis tempo. Aconsellamos que as reparacións de importancia, nas que deberá investir máis tempo, as faga nada máis remata-la temporada; non as deixe para o inverno, xa que o tempo pode xogarlle unha mala pasada.

Trate de organiza-lo seu tempo libre, establecendo unha relación de prioridades para a reparación. Despois faga outra relación de materiais e ferramentas que precisará, en caso de que a reparación poida facela vostede mesmo.

Aconsellamos que non saia a navegar co barco reparado só a medias, pode causarlle problemas máis importantes dos que tiña nun principio, é preferible que espere uns días antes de botarse ó mar. Teña en conta que unha embarcación debe ser revisada sempre na súa totalidade, xa sexa nova ou de segunda man; non se deixe levar polas aparencias.

En caso de que o barco sexa novo, non hai ningún problema, pero non sempre é así. Antes de comezar unha travesía é conveniente facer unha minuciosa revisión de cada zona, se ben hai algunhas que requiren máis atención ca outras. Esta relación pode valerlle como guía para a comprobación:

- O motor debe funcionar á perfección, xa sexa marcha adiante ou atrás.
- Comprobar que as lecturas de sonda son correctas.
- Revisar unha a unha tódalas luces.
- Revisa-la bomba de achique.
- Comproba-las bombas.
- Iza-las velas e revisalas: hai que ter en conta que estas son, xunto co motor, as formas de propulsión da embarcación.

- Revisa-las válvulas de toma de mar do casco.

O esforzo a realizar na posta a punto dun barco de segunda man dependerá de:

- Os anos que teña a embarcación
- O mantemento que tivera
- O tempo que pasara sen saír a navegar (tamén é importante saber se durante ese tempo estivo ou non a cuberto)

Son varios os puntos de deben comprobarse de xeito especial antes de merca-lo barco de segunda man:

- O motor: é conveniente arrancalo cando o barco está en terra, xa que eso nos determinará se funciona correctamente e se o alternador carga correctamente a batería. Para prendelo, cóidese de toma-las medidas axeitadas.
- As luces
- Revisa-la instalación de gas
- As válvulas de toma de mar do casco
- As baterías
- A xarcia
- Os cables de pasamáns e candeeiros
- A bomba de achique: comprobar que non hai filtracións
- Instalación eléctrica
- Tanques de auga potable, entubados...

Unha vez se fan tódalas comprobacións necesarias, hai que leva-lo barco a porto. Debemos poñer todo o coidado en evitar que sufra deterioro co traslado, fágao co material axeitado.

Subir

CASCOS DE MADEIRA: Como acabar coa podremia

Nos barcos fabricados de madeira é moi probable que unha avaría xere podremia.

A madeira podrecida pode estar mollada ou seca. Se ben a seca é menos corrente, si é certo que é moito máis grave, xa que se estende rapidamente por toda a embarcación. En todo caso, é conveniente arranca-la madeira podrecida e separala da que está sa.

Teña en conta que ningún arranxo poderá ser efectivo namentres non se elimine a causa que produce o problema.

Para detecta-la podremia, nada mellor que ve-la decoloración da madeira ou a ondulación das superficies pintadas.

De seguido damos unha serie de consellos prácticos á hora de preservar-la súa embarcación contra a podremia:

- Comprobación da existencia de podremia. Convén revisa-las zonas preto das pezas de acastillaxe, rebordes, tacos..., para o que aconsellamos que use un punzón en caso de que a madeira estea podre, verá como se separa nada máis empurrar coa punta da ferramenta.
- Podremia como resulta de filtracións de auga. O primeiro será ver se hai filtracións. Se se trata de filtracións a través da cuberta, deberá segui-lo seu rastro ata a cabina; e, ó contrario, se a goteira está dentro do barco, a súa orixe seguro que a teremos na cuberta.
- Cubertas feitas con tableiros con cravos estragados. A consecuencia clara é que os tableiros estén frouxos. Un remedio máis sinxelo e barato que volver a **cravalos todos é cubri-las costuras con lonas e unha lámina de plástico**. Tamén pode darse unha capa de pintura moi espesa.
- En caso de que a cuberta estea sen pintar hai que mirar cales son as últimas costuras en secar, xa que estas serán as que con máis seguridade teñan algún tipo de defecto, xa que reteñen humidade.

Mención especial merecen os barcos feitos de madeira contrachapeada. O contrachapeado que se usa para a construción de barcos é un dos mellores materiais. Un casco fabricado neste tipo de material pode durar toda a vida se se coida correctamente.

Trátase dunha madeira practicamente indestruible a causa da humidade, agora ben, pode ser fatalmente danada polos fungos. Éste é un mal que, unha vez que ataca, se propaga con moita facilidade e rapidez por debaixo da superficie, sen que se vexa por fóra ata tempo despois.

Para tratar de detectar este tipo de podremia, é aconsellable buscar sinais como poden ser:

- A pintura non se pega ben na zona
- As costuras están empapadas
- Hai zonas que non secan ó tempo có resto

## CASCOS DE FIBRAS DE VIDRO

A pesar de que a fibra de vidro é un material de gran calidade, non podemos caer no erro de pensar que é milagroso; ó igual cá madeira pode estragarse con gran rapidez se non se coida de xeito adecuado.

Os **problemas máis habituais** neste tipo de embarcacións son:

As **gretas**, que poden xerarse por diversas causas e en distintos sitios da embarcación.

- Pezas colocadas desigualmente: convén buscar gretas en forma de estrela nas zonas que soportan gran esforzo.
- Un golpe forte: pode causar moito dano.
- Por dentro: todo o material encastrado (bañeira, liteiras, etc) nunca debe mostrar gretas; é conveniente examinar estas zonas con asiduidade.
- Unión dos mamparos de madeira co casco: nestas zonas poden producirse gretas debido a un movemento excesivo.

A osmose, ou formación de ampolas, é un defecto que a cotío aparece co paso do tempo, debido á filtración de auga por capilaridade. A osmose converteuse no maior inimigo deste tipo de barcos. Cando un barco de fibra de vidro é “atacado” pola osmose ocorre algo similar a cando un barco de madeira se ve sorprendido pola podremia por fungos: deberemos actuar rapidamente, aplicando un tratamento e elimina-la causa productora:

- A aplicación de resina epoxy é un bo remedio: para facelo, o casco deberá estar completamente seco, e eso significa que o barco deberá permanecer durante certo tempo non só no exterior, senón tamén cuberto, e é aconsellable o uso de deshumificadores. Se o barco non está ben seco, corrémo-lo risco de que a aplicación da resina non sirva de nada.
- En caso de que o grao de penetración da osmose sexa elevado, non bastará con aplica-la resina, nese caso debemos facer unha solución de emerxencia e poñe-lo tema en mans de especialistas, que deberán seca-lo barco, rascar e lixa-lo gel-coat e colocar un novo revestimento.
- Recomendamos que, na medida do posible, trate de garda-lo barco en terra. Os barcos que permanecen no mar sofren moito máis a osmose, debido sobre todo á mestura de auga salgada con auga doce (chuvia).
- Cando traslade o barco a terra, limpe os fondos e comprobe que non hai ampolas. Para eso pode usar unha lámpada eléctrica que

debe colocar na parte plana. En caso de atopar algunha ampola, deberá pinchala e cheirala; se se trata de osmose recoñecerá polo seu olor característico a “caramelo de pera”.

Asemade debemos prestar sempre especial atención á quilla, xa que é un dos puntos débiles máis importantes. Se a unión da parte superior da quilla por dentro do barco se fixo de forma incorrecta, permitirá que entre auga e esta abrande o tecido. Se se produce esta corrosión no lastre pode expandirse e incluso pode chegar a produci-la creba da quilla desde dentro.

Por último hai que comentar que en caso de observar algunha destas irregularidades na embarcación de menos de un ano, deberá poñerse en contacto co fabricante.