

Progettazione di imbarcazioni, surveyor, project manager, perizie, direzioni lavori.

SUGGERIMENTI DEL PERITO SCAFI IN VETRORESINA

Cose che potete trovare sulla barca che andate a vedere

In questo documento non si parla di cosmetica, ma di sostanza e punti chiavi da osservare. Nessuno deve sostituirsi al perito, ma cercare di evitare di essere troppo fregati. Troverete venditori collaborativi ed onesti, ma anche di bugiardi e imbroglioni.

LA CARENA

Tante croste di antivegetativa, distacchi di pittura, l'osmosi, l'attacco chiglia (la pinna rientra nel fasciame?), la parte bassa della chiglia (Stucco?), differenze tra piombo e ghisa, verniciature, timone e skeg, uno sguardo alla murata, allo specchio (colpi in banchina, graffi, segni dell'ancora sul dritto di prua, distacchi della falchetta).E' taccata bene? Le porte all'interno si chiudono

STRUTTURA

Innanzitutto un controllo alla sentina, sia sotto il motore/i e sia nella zona attacco della deriva. La presenza di crepe sul laminato o delle fascette che rinforzano i madieri, in genere sulle barche a vela vicino alla scala e all'albero, sono indice di una flessione del laminato, quindi un urto o un tonfo di piatto dovuto da un onda.

Allo stesso modo vanno controllati la losca del timone e lo specchio di prua

Se la barca è fuori dall'acqua l'asse del non deve avere gioco con la losca.

La deriva non deve avere distacchi o colature lungo il bordo di attacco.

Diffidare delle barche con l'antivegetativa appena fatta...perché farla se vuoi vendere?

La coperta che ha delle crepe parallela a semicerchio, o cedere sotto i piedi, potrebbe essere delaminata.

Se alla zona lande trovate del sale significa che c'è una trafilaggio

INTERNI

Generalmente si tratta di qualche scolorimento per troppa esposizione al sole (vernice cotta) o macchie di umidità. Un tessuto strappato o un tavolo rigato sono solo cose estetiche, assicuratevi piuttosto che le porte si chiudano in sede e non siano state "limate" sui bordi.

L'umidità può anche nascondere infiltrazioni da oblò o osteriggi e quindi verificare lo stato delle guarnizioni o la tenuta, è una delle cose più difficili da ripristinare

MOTORE

Quante ore?

Considerate un uso medio di 70-100h a stagione (anno) per una rapida verifica.

Se potete provatelo e guardate se si accende subito al primo colpo e che non fumi.

Una test in mare non sarebbe male.

Cercate di capire se è stato tagliandato o revisionato.

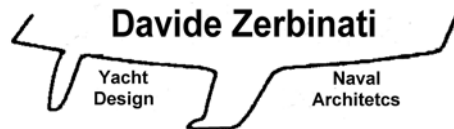
I punti base da controllare sono: scarico motore, spesso corrosi, silentblock, colore dell'acqua dello scambiatore di calore, stato della membrana S drive o dei giunti a crociera.

La tenuta alla linea d'asse è stata revisionata di recente?

Guardate i filtri del gasolio o i prefiltri, se nel bicchiere c'è sporco o acqua, significa che il motore avrà girato con un carburante non ottimale e che i serbatoi saran da pulire.

RIGGING

Attenzione alla corrosione, usura trozza e giochi crocette



Progettazione di imbarcazioni, surveyor, project manager, perizie, direzioni lavori.

BATTERIE & IMP. ELETTRICO

Per capire se le batterie tengono la carica, accendete qualche luce interna. Se la tensione crolla velocemente, le batterie sono “cotte” o inaffidabili. Accendete e provate tutte le utenze del quadro elettrico per valutare quello che funziona.

IMPIANTI GENERICI

Se i passascafi e le valvole/prese mare sono ossidate (verdi) e trasudano sale è bene non toccarle, forse saranno anche bloccate.

I serbatoi come appaiono? Coi bordi ossidati? Sono stati puliti?

Odori?

DOCUMENTI E DOTAZIONI

Verificare i documenti, la corrispondenza della la targa, dell'HIN per le barche marcate CE, della matricola motore, la validità del certificato di sicurezza e identificate il proprietario.

I gravami saranno da richiedere all'autorità marittima

Verificate non vi siano pendenze con la marina dove è ormeggiata/rimessata la barca.

Verificare le dotazioni di sicurezza e le loro scadenze

Verificare che l'Iva sia stata pagata

CONCLUSIONI

Se confrontate alcuni di questi punti tra due o più barche avrete un'idea di cosa state comprando e potrete confrontarvi meglio con me. Se volete fate delle fotografie.

N.B. SCAFI IN METALLO & LEGNO

Ferro

Una scafo con parte della coperta inox è da preferirsi.

Il teak sulla coperta in ferro o **alluminio** è da sconsigliarsi.

E' meglio che lo scafo sia elettricamente isolato

La presenza di bolle sulla vernice indica ruggine. La stessa sia annida nel gavone ancora, falchetta, gavoni, zone di attacco del mobilio.

Alluminio

L'isolamento elettrico, ovvero che lo scafo ed il motore siano isolati è fondamentali

I serbatoi strutturali vanno aperti per verificare la presenta di Sali e corrosione

L'aerazione è importante per prevenire la condensa

La vernice si attacca poco sull'alluminio, meglio uno scafo zincato e verniciato.

Gli interni devono essere smontabili e non esserci zone cieche.

Legno

Il legno è una spugna, una barca vista a settembre dopo il caldo estivo sarà asciutta. La stessa barca a dicembre potrebbe risultare marcia, dopo le prime piogge.