

Nuestros planes de navegación invernal, la eslora del barco, su estado y edad, o las condiciones que ofrece nuestro puerto de amarre, marcarán la elección



Invernar en seco

Por Javier Bravo Morata

# ¿Qué ventajas aporta?

Cuando llega la internada, la calma para el barco y el tiempo de cuidar y preservar, hay que plantearse si es más conveniente vararlo en seco o dejar que siga flotando "inerte" y expuesto a los avatares de la vida en puerto y a las inclemencias de la meteorología.

Cuando paramos y nos disponemos a pasar la temporada fría e invernal en tierra, deberemos plantearnos qué hacer con el barco. Su eslora mandará en la elección, no es lo mismo sacar a varadero un barco de 20 ó 30 metros que uno de 7 ó 10.

También tendremos claro que no pensamos navegar en invierno, aunque seamos conscientes de que perdemos una buena parte de las

posibilidades de disfrutar de barco y de mar.

El estado del barco, su edad y posibles reparaciones o cambios, nos pueden inclinar a varar en seco y aprovechar el tiempo en tierra.

Y sobre todo, podremos pensar en la posibilidad de varar en seco si el puerto donde amarramos dispone de medios, superficie e instalaciones seguras, y unos precios aceptables que pueden inclinar la balanza.

## ¿QUÉ VENTAJAS

Obtenemos bastantes ventajas a la hora de varar en seco y alejar el barco unos meses del agua. Podremos aprovechar fechas para trabajos sin agobios, con el técnico indicado, en las fechas previstas, con los recambios necesarios a mano, y la tranquilidad de poder disponer de tiempo y medios para dejar el barco a punto.

## SEGURIDAD

Primero la seguridad que nos ofrece la tierra, donde los vientos y temporales no afectan como en el mar aunque se esté en puerto. Eliminamos bandazos y tirones de amarras y de sus puntos de fijación, lo que preserva las amarras, las cornamusas y los guía cabos, evitando tener que reforzarlas y protegerlas para que aguanten lo que llegue en invierno.



## TODO A LA VISTA

Tendremos a la vista los pasacascos y podremos revisar su estanqueidad, inmovilidad y ausencia de electrolisis.



Podremos hacer también una revisión a fondo de los grifos de fondo, lubricarlos, revisar sus conexiones a los tubos, y quizás cambiarlos si están en mal estado.



Si tenemos una hélice en proa, la varada permitirá revisarla, limpiarla y comprobar que gira a la velocidad indicada sin impedimentos, y que sus ánodos de sacrificio están en buenas condiciones.

Según el tipo de propulsión que tengamos, cola en Z, eje o fueraborda, podremos revisar sus puntos clave que permiten su actividad al mismo tiempo que conservan la estanqueidad.



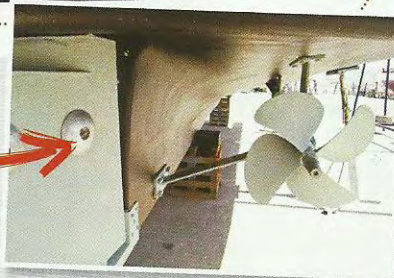
# TENEMOS?

## VIGILAR PINTURAS Y ANTIFOULING

Veremos el estado real de las múltiples capas de antifouling que se han acumulado tras los años, y si la superficie no está lisa y en buen estado puede ser el momento para lijarla toda, o chorrearla con arena u otros componentes y volver a aplicar. Tendremos una obra viva en perfectas condiciones para aguantar más años.



Los **timones** quedarán a la vista en su totalidad, podremos revisar sus palas, sus soportes, sus bocinas y prensaestopas. También su perfecta alineación vertical o desplazada respecto la hélice si hay un eje.

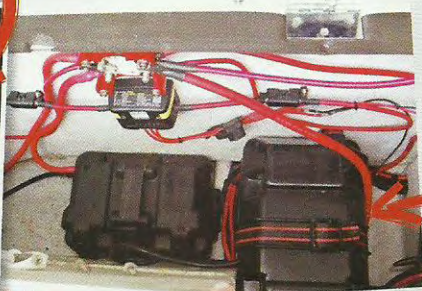


También será el momento de comprobar los **flaps**, su estado, funcionamiento eléctrico o hidráulico, y sus ánodos. Desde el puente podremos comprobar su libre actuación y que se pueden equilibrar bien, al unísono o por separado.



También podremos observar con lupa los **ánodos** de sacrificio, si están gastados en exceso, y si se tercia cambiarlos sin esperar a que desaparezcan una vez a flote.

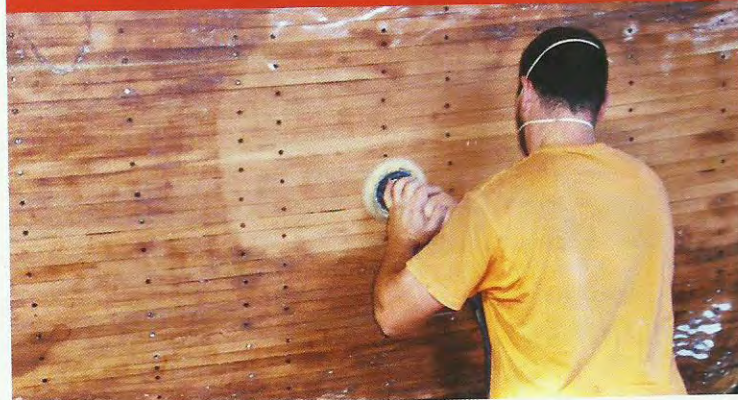
Podremos vaciar y limpiar los **depósitos de agua** y quizás de **combustible**, eliminar bacterias, hongos y humedades por condensación.



## SECAR EL CASCO

Es algo conveniente si el casco es de fibras y resinas que acaba absorbiendo humedad y reduciremos posibles problemas de osmosis. Si se trata de un casco de metal, también permitirá que se seque pero siempre que esté perfectamente protegido y sin contacto del metal con el aire. La oxidación se acelera

con el oxígeno del aire, y es menos agresiva a flote o sumergido. Si el casco es de madera... ¡cuidado!, es un material con muchas dilataciones y vida propia al que la excesiva sequedad puede afectarle negativamente. El contrachapado marino no tiene estos problemas al ser planchas enteras y bien tratadas.



Aunque estemos en seco, hay que dejar bien resuelta la **aireación** interior para eliminar y evitar humedades y condensaciones. Debe haber entrada y salida de aire para que este circule y renueve el del interior, dejando en el interior puertas abiertas, armarios y cajones sin cerrar, y electrodomésticos vacíos, limpios y abiertos (nevera, horno).

Las **fundas** que cubran puentes, ventanas, escotillas, cubiertas o accesorios cumplirán su función, bien fijadas. Los toldos que se empleen para navegar, quedan limpios y recogidos a ser posible en fundas, para que no se ensucien y no se suelten y rompan con el viento.

Las **baterías**, una vez en seco, no tendrán que cumplir ninguna función y si no reciben carga acabarán muriendo después de unos meses. Se pueden sacar del barco y llevarlas a un sitio seco donde puedan recibir una carga de vez en cuando (electricista de turno), si su número, peso y situación lo permiten.



Y si se decide **cubrir (envolver) el barco con plástico**, evitaremos suciedades y degradación ambiental (contaminación, sol y mar cercano).

## UN VARADERO CON GARANTÍAS

Si disponemos de buen sitio, seguro y protegido, hay que coordinar fechas y ponerse en la lista que comenzará a funcionar al final de verano.

También deben mirarse los servicios que ofrece el varadero en cuestión, si hay mecánicos, carpinteros o pintores, o tendremos que hacerlos venir de fuera.

Y si el mismo varadero ofrece fácilmente luz y agua, normalmente necesarios para poder trabajar a bordo y dejar todo limpio cara al invierno.



## EL PRECIO ES IMPORTANTE

Si tenemos la posibilidad de varar en seco, habrá que coger precios y comparar qué nos cuesta tener el barco en el agua, en función a veces de que el amarre sea en propiedad o alquilado, y qué nos cuesta cada mes en tierra varado, incluyendo los trabajos de varar y botar que no se pueden eludir.

Si los precios que obtenemos en seco o a flote son similares, habrá que decidir si al barco le conviene más pasar una temporada en seco, "secándose", y bien protegido, y quizás aprovechar la estancia en varadero para realizar los trabajos de mantenimiento y reparación necesarios, o simplemente preventivos que pueden ser prioritarios.



## LA ESTABILIDAD EN EL VARADERO

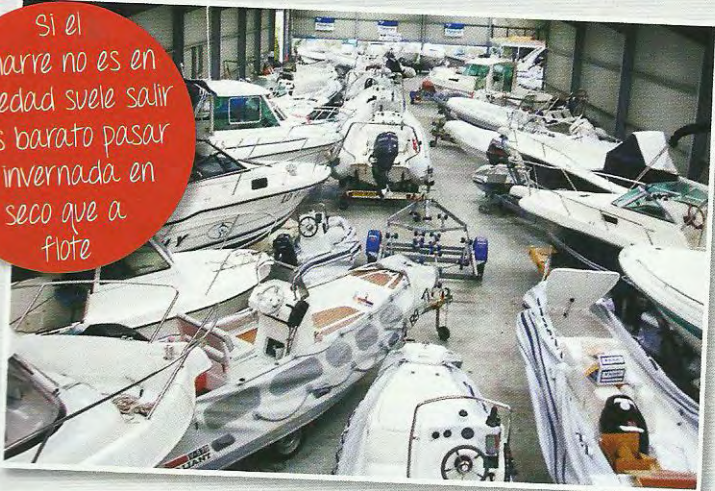
Con fechas y sitio reservado en seco en el varadero, una vez llegado el momento de salir del agua es conveniente estar presente para ver cómo está el casco, sus apéndices, y como lo van a dejar reposar sobre el asfalto.

Nuestra presencia nos asegurará la correcta inclinación hacia popa para que escurran las aguas (también en la sentina y se puedan extraer), la buena posición de las tacadas en la línea de crujía y en número suficiente, de los puntales

fijos o regulables para los laterales, quizás de la cuna si disponemos de ella.

Los barcos de motor son más bajos y no ofrecen tanta resistencia al viento como un velero, que puede verse afectado por fuertes vientos y caer dañando a otros barcos. En algunos casos, se fijan herrajes al suelo de donde parten cinchas que los aseguran lateralmente, a veces con eficacia y otras sin ella. La tensión de estas cinchas se debe vigilar periódicamente.

Si el amarre no es en propiedad suele salir más barato pasar a invierno en seco que a flote



## OJO CON LAS FECHAS

Las marinas con poco espacio deben a veces hacer encaje de bolillos para distribuir a todos los barcos que piden varar en invierno, y tienen su orden y sus normas bien claras, y mejor adaptarse a sus exigencias para después disponer de todo lo que necesitemos, una vez en tierra. Las fechas impuestas para la botadura pueden ser inamovibles para salvar los precios acordados y respetar el orden de las peticiones para utilizar el varadero.