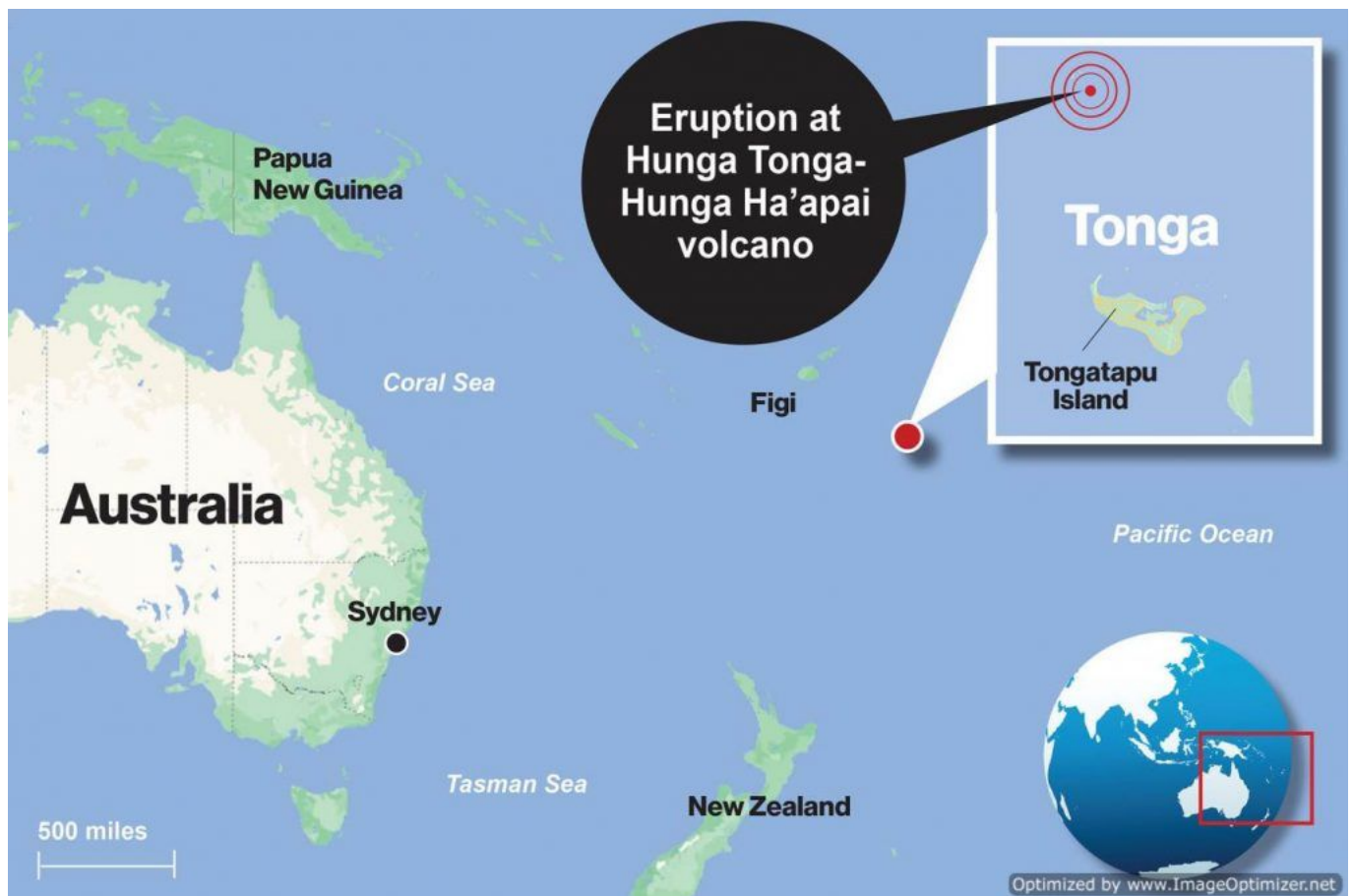
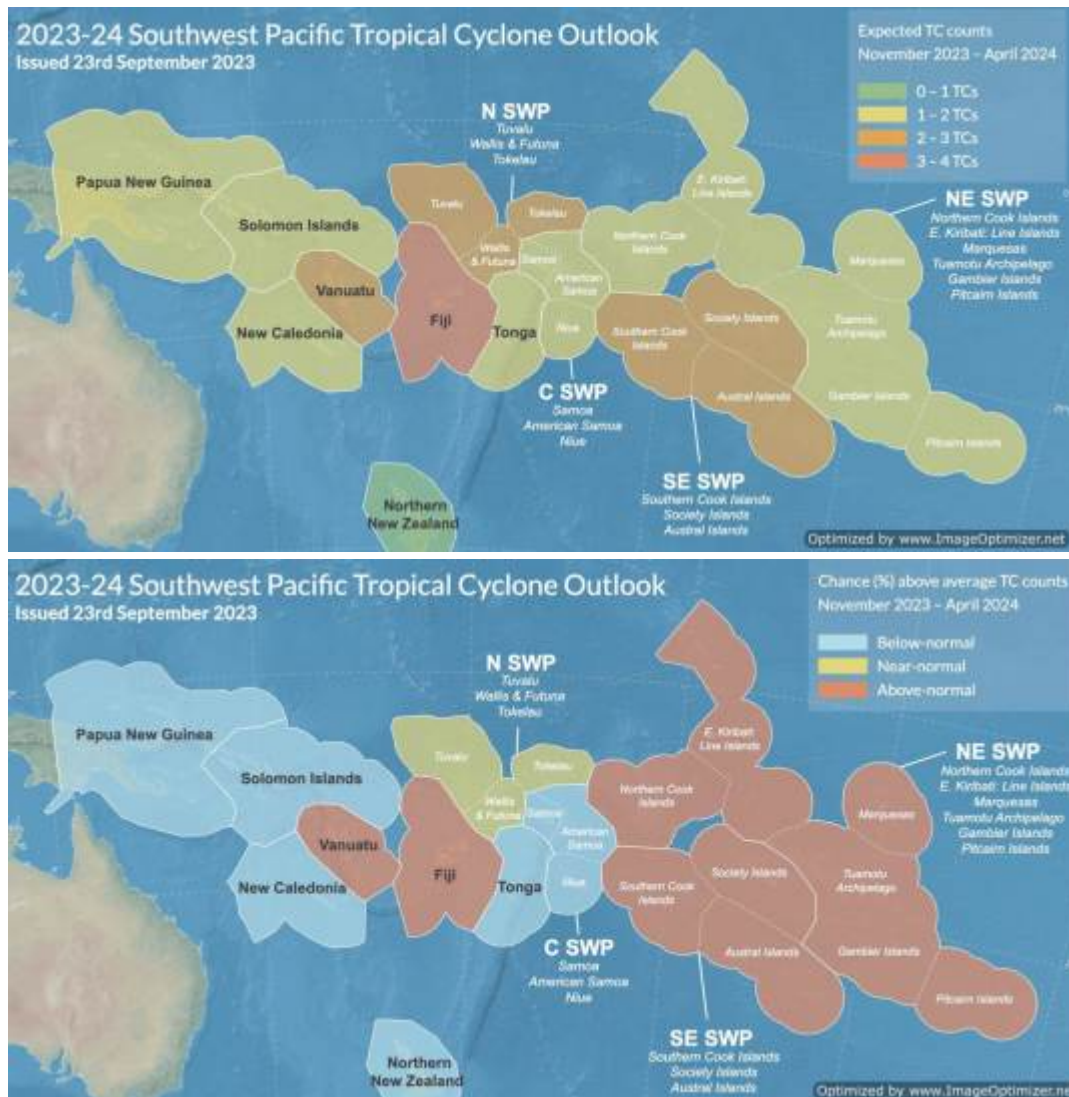


Este es un post de navegación, disculpad los tecnicismos. Se lo dedico a mi amiga Lourdes, apasionada de toda la parte técnica.

Como decía en el anterior Post, este año llevamos casi 8.000 millas navegadas y nos faltan mil y pico para llegar a Nueva Zelanda.



Hemos estado todo el año navegando en los trópicos al sur del ecuador. Pero en esta zona, entre el ecuador y el paralelo 20S, desde noviembre a abril, es temporada de Ciclones, y es muy peligroso porque siempre caen varios, es como lo de los huracanes del Caribe, pero temporada inversa.. Os dejo dos mapas, uno con la historia de ciclones y otro con las probabilidades estimadas para este año. esta Claro que ahí no debemos estar



Hay varias opciones para evitarlo: volver hacia atrás hasta las Marquesas, pero eso implica una muy mala navegación, ahora nos tocaría ir con vientos en contra durante más de 3 semanas y son muchos meses en islas muy pequeñas, a esperar la temporada buena, y no me motiva nada porque ya hemos estado.

Otra opción es ir mucho más al norte a las Salomón, pero tampoco está tan claro que los ciclones no te pillen. De hecho, salen como afectadas en el mapa que os he puesto

Nosotros hemos decidido ir al sur a Nueva Zelanda. Allí empieza el verano austral y Auckland, es conocida como la ciudad de las velas. A los neozelandeses les apasiona el mar, como a nosotros.

El problema, es la ruta. Hay que llegar hasta allí, nos salimos de la zona de los vientos predominantes los alisios siempre del este y nos vamos a ir por debajo de la latitud 30ºS. con vientos del oeste.

Vamos a ir en octubre, que en el hemisferio sur es cómo la primavera, con muchos frentes fríos, y cuanto mas nos acerquemos a Nueva Zelanda, la temperatura bajará y hará fresquito, pero eso no es lo que nos preocupa.

Nueva Zelanda está en un área meteorológica, afectada constantemente por bajas presiones y tormentas que se generan a su oeste, en el Mar de Tasmania, entre Australia y Nueva Zelanda. O en el norte de Australia.

O sea, arriba, en el norte, dónde estamos, hay vientos del este y al sur vientos del oeste, frentes fríos en el norte y frentes fríos en el sur de direcciones contrarias.

Os dejo un video de un meteorólogo neozelandés, John Martin, que os lo explica mejor que yo.

Antes de volver a la meteo, os escribo sobre los preparativos. En el festival que tuvimos en Tonga, nos contaron que las autoridades neozelandesas son muy quisquillosas. Uno de los requerimientos es llegar el casco del barco (la obra viva) limpio, eso después de 8 meses en el agua, me llevó varias horas de fregar el casco, los recovecos, y debajo de las quillas, e incluso limpiar la cadena del ancla. Requieren que hasta los conductos queden limpios por dentro y te piden fotos o video para demostrar que lo has hecho no antes de 2 semanas de iniciar el viaje (que se tardan unos 7 días)

Otra restricción es la comida, Mónica se tuvo que leer todas las etiquetas de todo lo que llevamos para intentar acabar con nuestras provisiones que tuvieran algo de cerdo, como salchichas, o patés, nos las comiéramos antes o nos serían confiscadas y destruidas. Nada fresco, ni frutas, ni verduras, ni huevos, y por supuesto nada de carne o pollo.

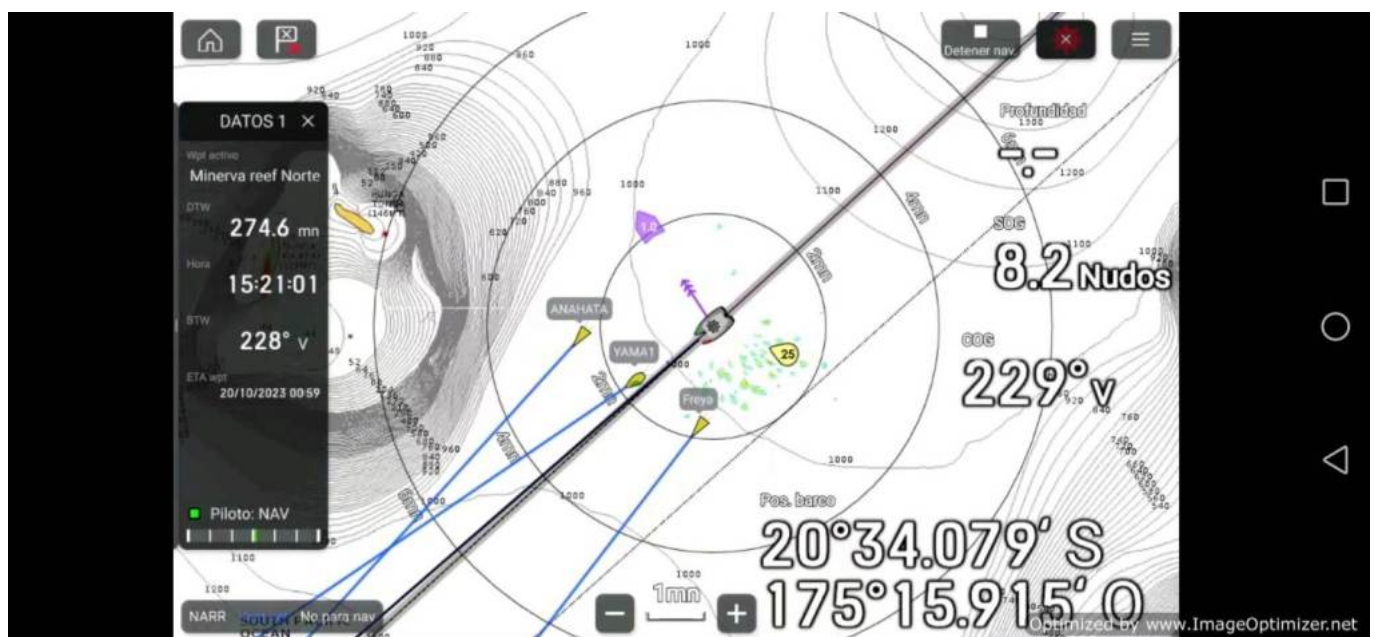
Nosotros nos guardábamos algo de jamón y chorizo para los últimos días y en eso estamos, acabando con todo.

Y por supuesto hay que enviar un aviso de llegada, diciendo la fecha y el puerto al que vas a ir, que, si luego decides cambiar, debes empezar el procedimiento de nuevo. Y lo piden todo, papeles del barco, pasaportes, seguro, fotos del barco,

factura original del barco, etc. No es pesado, pero si laborioso, hay documentos que escanear, y ordenar muy bien todo lo que mandas.

Cómo para empezar la travesía, puede que tengamos que esperar a una “ventana” meteorológica con condiciones favorables, nos preparamos para esperar varios días hasta que aparezca. No podemos zarpar cuando queremos, Deberemos salir calculando que cuando lleguemos a Nueva Zelanda no nos pille ninguna de las borrascas que hay cada 5 o 7 días.

Hemos decidido que seremos tres barcos los que iremos juntos, el Anahata de Peter y Carlos, y el Yama1 de Avi y Liat. Banderas de Gibraltar e Israel. Llevamos semanas juntos, nuestros barcos, los tres catamaranes tienen velocidades parecidas.



Nos ponemos en modo travesía: cargamos el gasoil, hacemos las compras de fruta y huevos para una travesía que no sabemos cuánto puede durar. Por supuesto recogido todo y barco revisado, subo al palo una vez más a comprobar que todo esté bien.

En la ruta de Tonga a NZ, a unas 250 millas al sur de la isla que está más al sur de Tonga, hay un atolón, llamado Minerva, en el que nos apetece parar y puede que ahí estemos esperando hasta una semana a la ventana de un buen parte para llegar a NZ. El atolón es un arrecife en medio del océano, que en marea baja esta

un poco protegido, pero en marea alta sólo se puede estar con buen tiempo, ya que



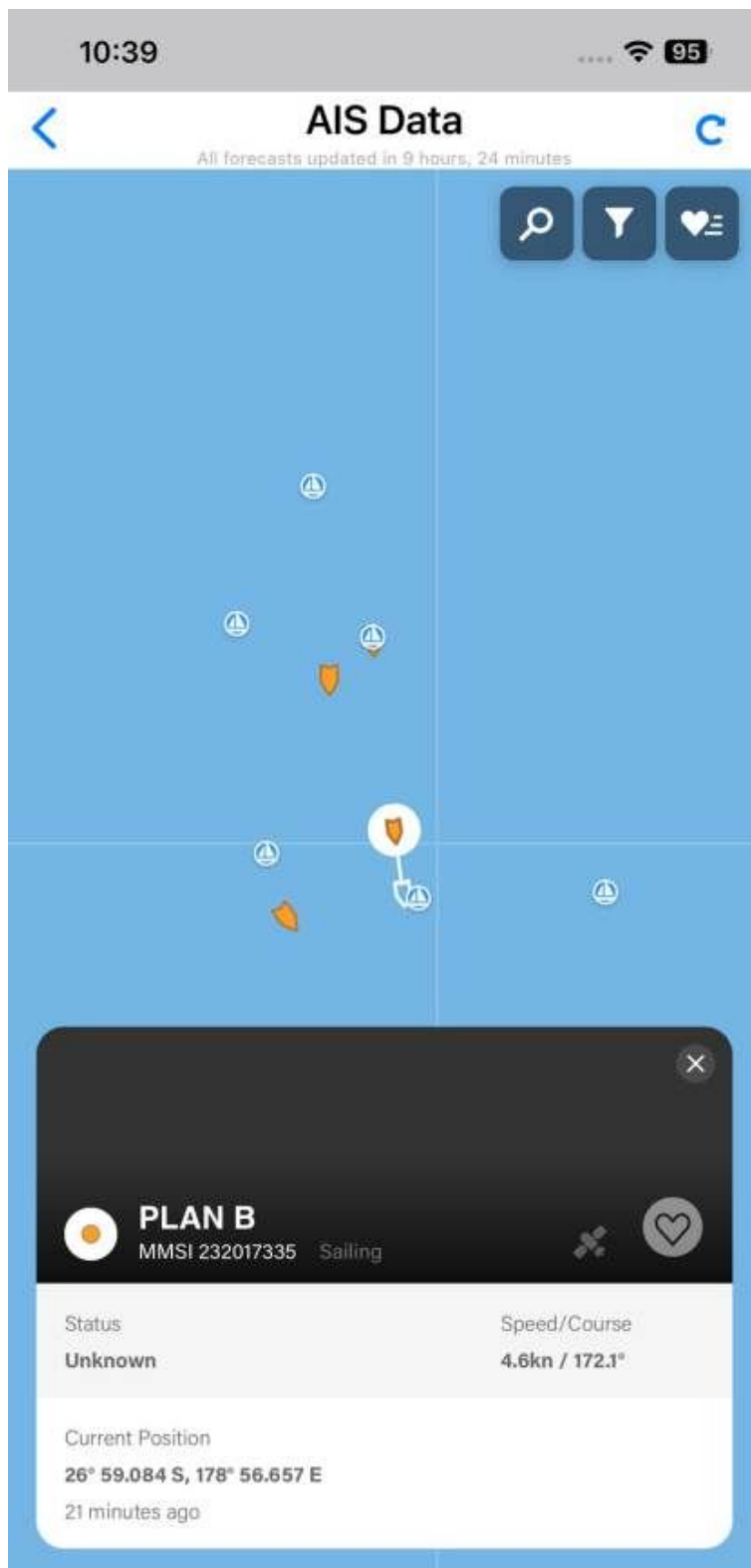
las olas saltan por encima y es muy incómodo y peligroso.

Para las travesías largas hemos contratado un router, o meteorólogo, para ayudarnos en las previsiones.

Ahora, llevamos Starlink y además de poder bajarnos docenas de partes y versiones diferentes, cada día, eso nos permite saber dónde está y estar en contacto con toda la flota.

¿Qué es “la flota”? Pues gracias a esto de internet y las redes sociales, ahora todos los que navegamos estamos en varios grupos de redes sociales y en esta época del año se crean los de “Navegando a NZ”, y las decenas de barcos que vamos a hacer la travesía, y según el momento que decidimos salir, lo compartimos todo.

132 Travesía de Tonga a Nueva Zelanda



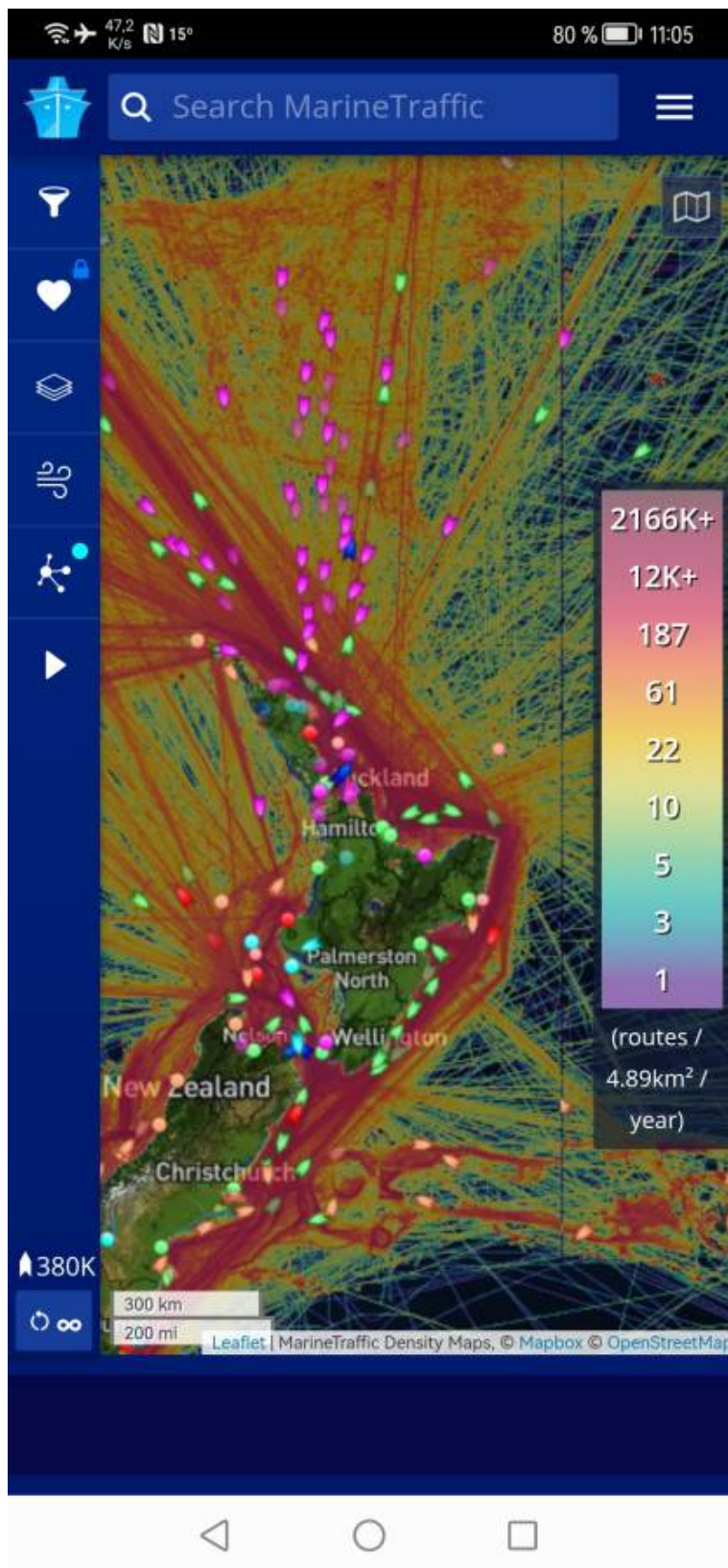
Así que además de tu router, tienes los otros 3 que son más conocidos y expertos en estas latitudes, más la info de quien empieza el cruce o dónde está.

- Bob McDavitt, neozelandés, el gurú del pacífico. <https://metbob.com>
- Bruce Buckley, australiano, brucetheweatherman@gmail.com
- John Martin, <https://coastalandoffshorecruising.com/>
- Roger “clouds” Badham, Australia, clous@ozemail.com.au

A veces disponemos de tanta información, que cuesta digerirla.

También nos intercambiamos fotos de mapas con la ubicación de la flota, que alguien mas habilidoso que yo, es capaz de hacer que aparezcan los nombres de los barcos. Nos resultará extraño saber dónde están ubicados más de 40 barcos, a nuestro alrededor y hasta 200nm de distancia, que conocemos y todos a la vez.

132 Travesía de Tonga a Nueva Zelanda



Salimos de Lifuka, en el archipiélago de Pahi, en Tonga. Desde ahí a nuestro destino final hay 1250nm.

Las primeras millas con vientos de aleta de 20 a 24 nudos son muy divertidas, navegamos los tres barcos muy juntos y pasamos entre los arrecifes del archipiélago, mar plana, vamos a toda velocidad a más de 9 nudos. Estos son el Anahata y el Yama1 saliendo de Ha'apai.



Pasamos a 6 o 7 millas de la isla volcán que emergió hace 2 años y creo un tsunami que afectó a varios países del pacífico. Siempre piensas que puede volver a pasar, ahora

[.https://nypost.com/2022/01/16/photos-show-tonga-volcano-collapsing-just-before-eruption/](https://nypost.com/2022/01/16/photos-show-tonga-volcano-collapsing-just-before-eruption/)

Al atolón de Minerva está a unas 350nm tardaremos 3 días completos, calculamos llegar de día como siempre.

Este era el parte del metereólogo Bob McDavitt:

Hi there Joaquin

A Wednesday departure from Ha'apai to Minerva is looking OK

Go west until clear of the volcanoes then south

Expect ESE winds to 20kt for starters, turning to E 15kt on Thursday and NE 15 on Friday

ETA Saturday (estimated trip time 3 day 4 hours).

At Minerva a weak but wet trough early Sunday, then a day or two of southerly winds then SE winds resume next wee.

Bob for |||etBob

De entrada, el sistema de comunicación vía satélite Iridium Go, no funciona. Es un problema de configuración de la nueva tarjeta y no soy capaz de resolverlo. He pagado 200€ y no me va a servir de nada. Es un fastidio pero tenemos dos sistemas de comunicaciones más, la radio BLU con el módem que funciona lento pero muy bien y nuestro fantástico Starlink. Primer contratiempo, pero nada grave.

Vamos con mayor y foque, a unos 7 nudos, el viento sube por la tarde del segundo día, vamos a poner un rizo. Para ello solemos poner los motores en marcha, y nos ponemos proa al viento. Hacemos la maniobra muy despacio para asegurar que nada roza ni se rompe.

El segundo contratiempo. El motor de estribor no arranca. No es fallo del motor de arranque. (más tarde lo cambiaré navegando). Es un fallo eléctrico entre el contacto y la placa electrónica. No seré capaz de arreglarlo en todo el viaje, así que iremos sólo con el otro motor. A nuestra llegada descubrimos un empalme de un cable que con los miles de millas dando saltos se ha aflojado.

Llegamos a Minerva al mediodía del tercer día. Es viernes 20 octubre 2023. Día gris, lluvioso y con 20 a 25 nudos de viento. Emocionante entrada con fuerte corriente de 3,5, viento en contra y un solo motor.

La marea esta baja, pero subiendo, dentro del atolón estamos protegidos un poco del mar de fondo de 4m, pero no del viento. No está bonito, día gris y lluvioso, pero siempre apetece una parada.

Con los tres barcos que llegamos juntos, somos un total de 14 barcos. Esto está tan lleno como el mediterráneo.

Nos las prometemos muy felices de estar varios días, pescar langostas y darnos los últimos baños de la temporada, el agua está todavía a 23°C.

Pero eso eran planes.

La actualización de los partes meteorológicos, lo hacemos dos veces al día, nos dicen que estamos en una situación que puede ser comprometida.

En Nueva Zelanda, se prepara una depresión fuerte y se supone que llegará el viernes que viene. Es decir, en 7 días Estamos a 850nm necesito 5 a 6 días, si quiero llegar el jueves no me puedo esperar a comerme las langostas.

Mi rutólogo Bob Mc Davitt de NZ me dice que me espere al lunes, (3 días) que las condiciones para navegar serán mejores que las que tengo ahora. Pero no me dice que si le hago caso llegaré a NZ justo cuando se espera la tormenta fuerte. No lo vemos claro, si le hago caso no llegaremos a destino antes del viernes noche.

The bumpy day out there is Sunday with southerly wind 20-25kt and swell 2.5m

Should ease on Monday.

A Monday departure from Minerva is mostly around a passing HIGH .

On Friday 27/sat 28 may meet a passing trough/front near 30S , but over open sea.

Then another High may strengthen the SE winds near NZ but that wind direction is OK.

Remains of tropical low are expected to be near No=Minerva by Sat 28/Sun 29 Oct so by then "begone".

Bob

Contacto con la rutólogo de Australia, Bruce Buckley, que estaba muy ocupado asesorando a un rally y no le pude contratar desde mi salida, pero ahora está disponible y nos atiende. Sus instrucciones son: SALID AHORA, y mejor esta tarde que mañana. Pues la de Nueva Zelanda no es una baja presión normal, es muy "gorda".

este es su parte:

Hi Joaquin

I am now back. Here are my thoughts for the passage back to NZ (Opua)

You would need to arrive by Friday evening. The southerly change there should rapidly rise to around 30 knots, gusts 45 knots but with the potential for a small low to then form and increase the winds further.

So the safest option is to leave this evening.

The cyclone will stay well away from you so no issues there.

I suggest heading around 225T to cut through the approaching trough where there will be squally showers, possible brief gusts near 35 knots on a squall line. The winds should be NE 17/22 knots tending NNE then north 20/25 knots through the night and Saturday morning as you near the trough line.

Then there will be a very abrupt west tending NW change. Winds will initially decline to 05/10 knots west of the trough.

Then you should get into WNW winds settling into the 10/15 knot range which should give you fast reaching conditions.

This should then shift to the west 13/18 knots through Saturday night, then the winds become less favourable, turning through SSW 17/22 knots then S to SSE 18/23 knots as the morning progresses. You would head to the SW then SSW as the winds swing around.

After this there will be a rapid improvement of the winds, shifting SE 13/18 knots as Monday morning progresses then tending easterly 10/15 knots early Tuesday as a high moves in. Then light winds before NNW winds set in Wednesday and Thursday, potentially getting to around 15/20 knots during Thursday, but it will depend upon your progress.

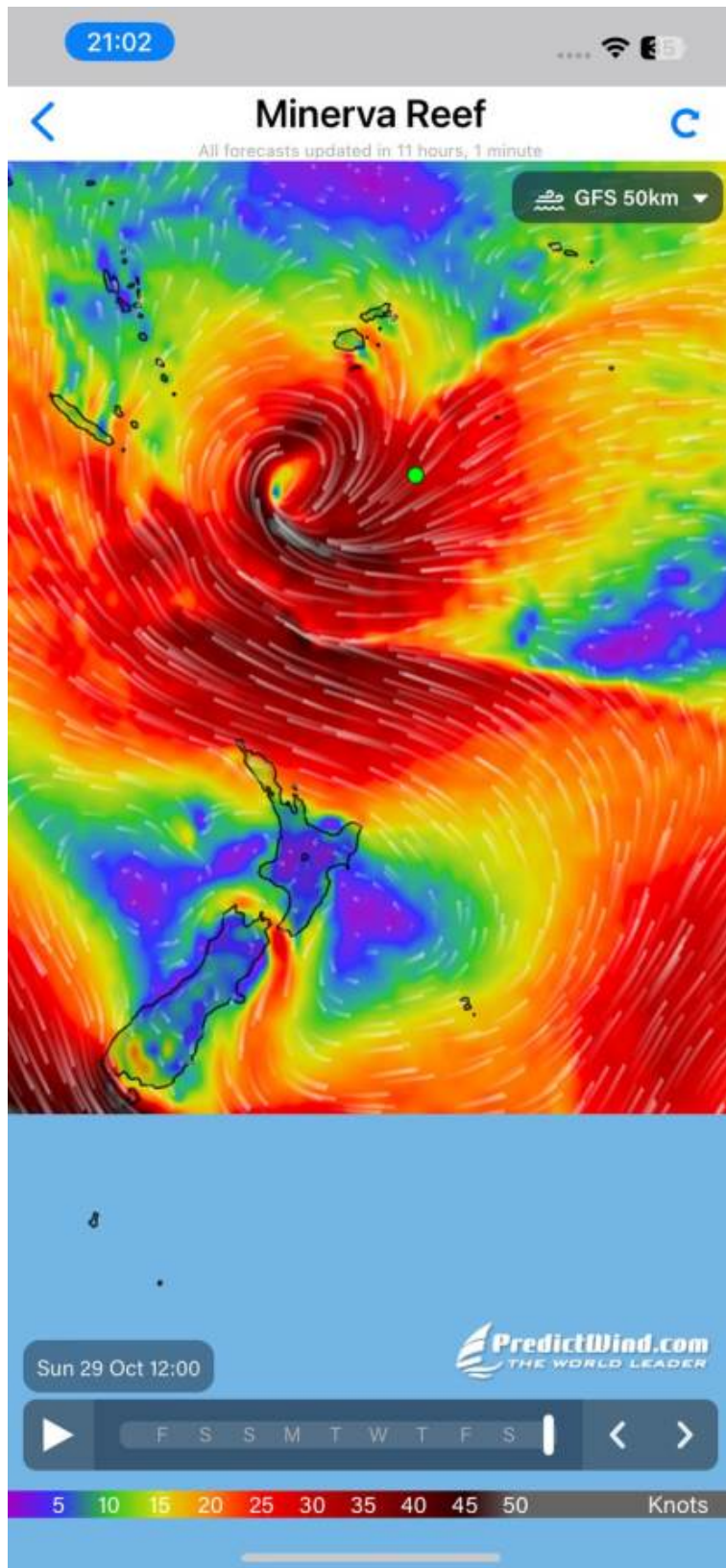
So it should work if you head off this evening.

cheers

Bruce

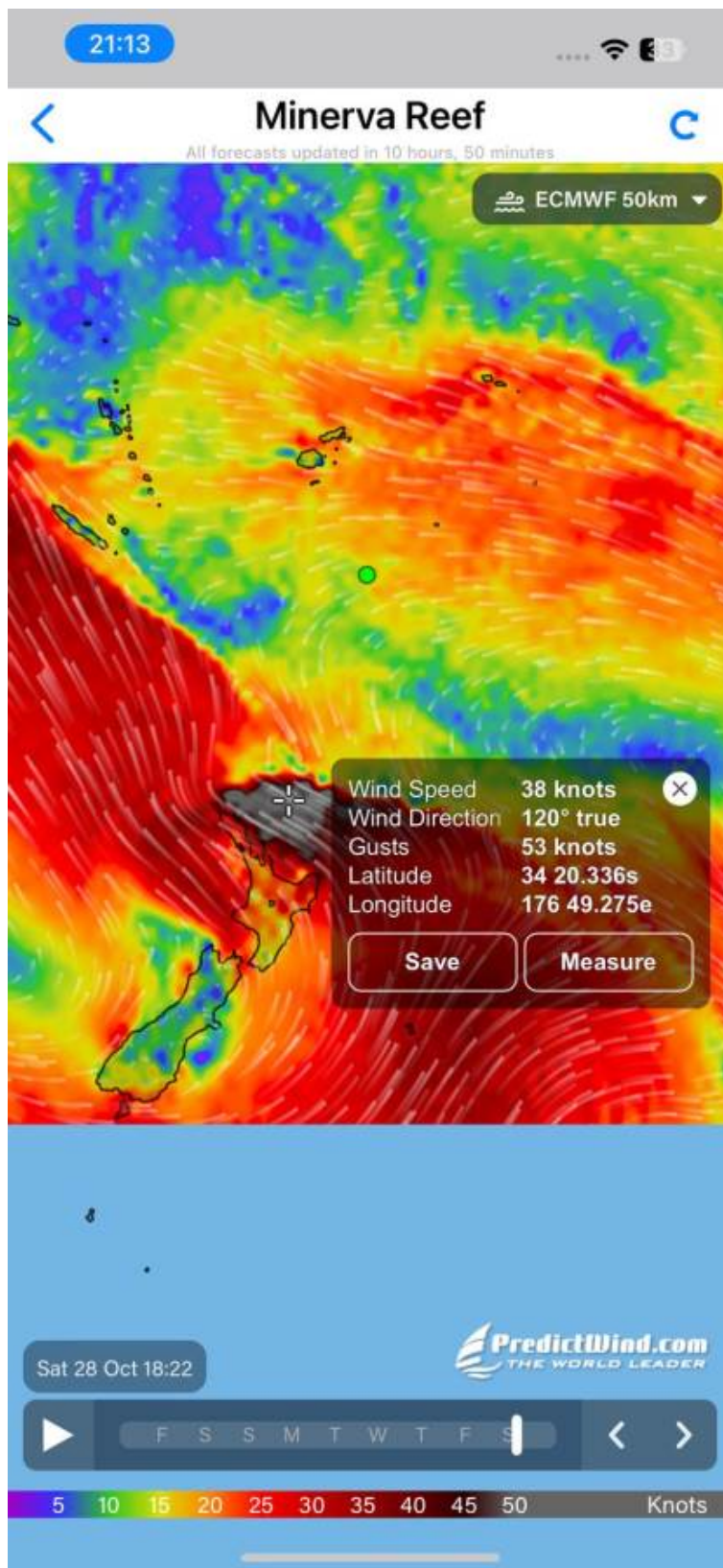
A menudo es una buena opción esperar en Minerva a que las condiciones sean buenas en NZ, pero esta vez no.

Así predicen como estaremos en Minerva en dos días:



el punto verde es Minerva

132 Travesía de Tonga a Nueva Zelanda



La razón es que se está formando una tormenta Tropical, en Fiji, a sólo 400nm al NO de nosotros y puede ir en dirección de dónde estamos.

Total, nuestra parada en Minerva prevista de varios días fue de 6 horas. Todas dedicadas infructuosamente a averiguar que le pasaba al motor.

Decidimos salir antes de que se haga de noche y no veamos el arrecife. De los 14 barcos que había a las 12.00, nos hemos ido todos, se quedó uno y salió a las pocas horas. Preguntándonos a todos por radio, que sabíamos nosotros y él no.



Aviso a Bob McDavitt, que me actualice sus previsiones, que no le hacemos caso y no nos esperamos 3 días, ya que hemos decidido partir. A partir de ahora iremos con los dos rutólogos, a mail cada día.

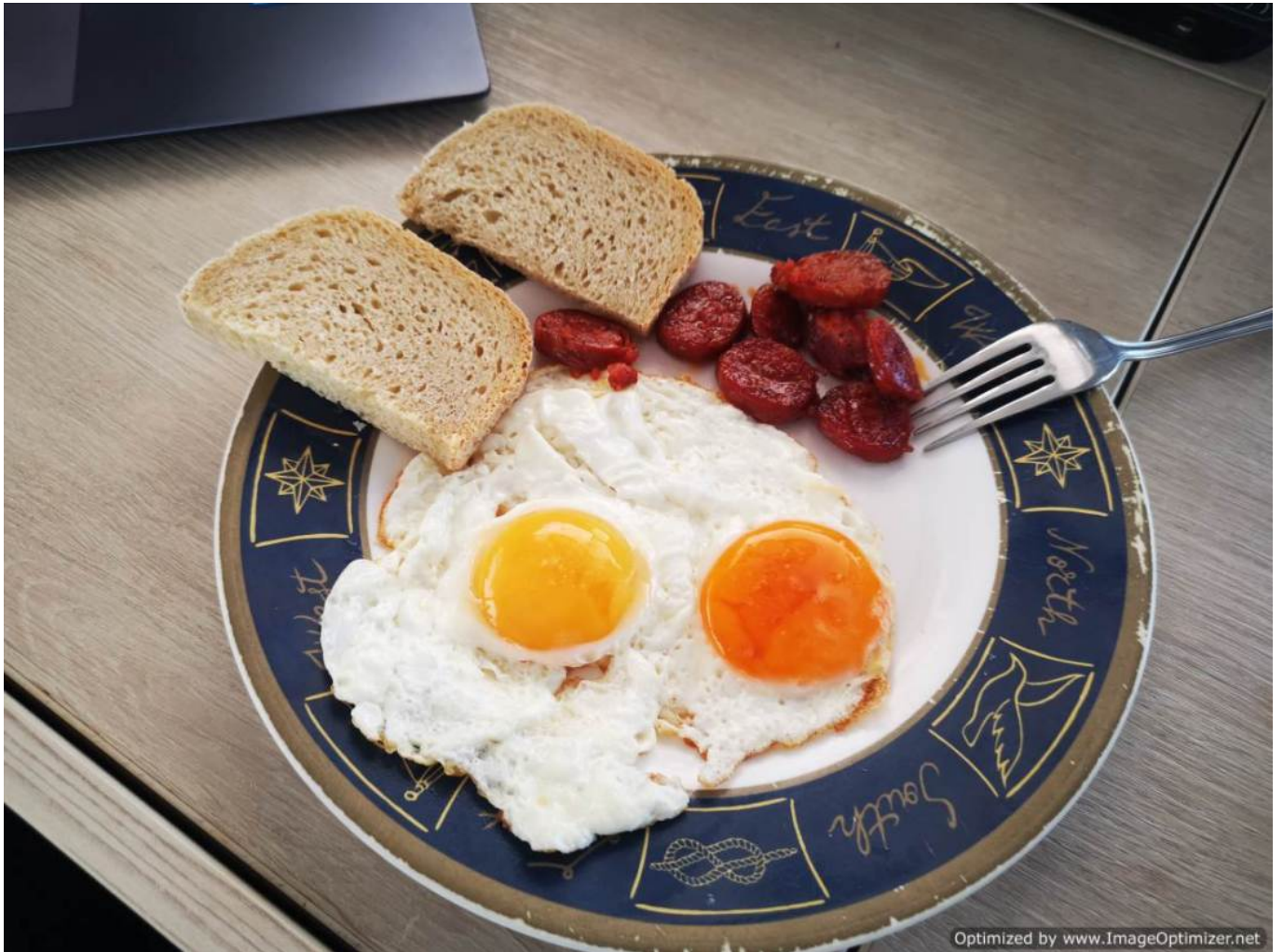
Anahata, Yama 1 y Plan B procuramos mantener una distancia entre nosotros que nos permita comunicarnos por VHF, y nos comunicamos por radio 2 o 3 veces al día y por wspp 20! Gracias Elon Musk por inventar y poner Starlink a nuestra disposición.

Volvemos a hacer cálculos de comida, nos va a sobrar. Hemos bautizado esta travesía como la ruta del cerdo ibérico. Estamos a dieta de acabarnos todo lo que podamos para no tener que tirarlo. Lentejas con chorizo, patatas con chorizo, solomillo, salchichas, etc. Dieta potente

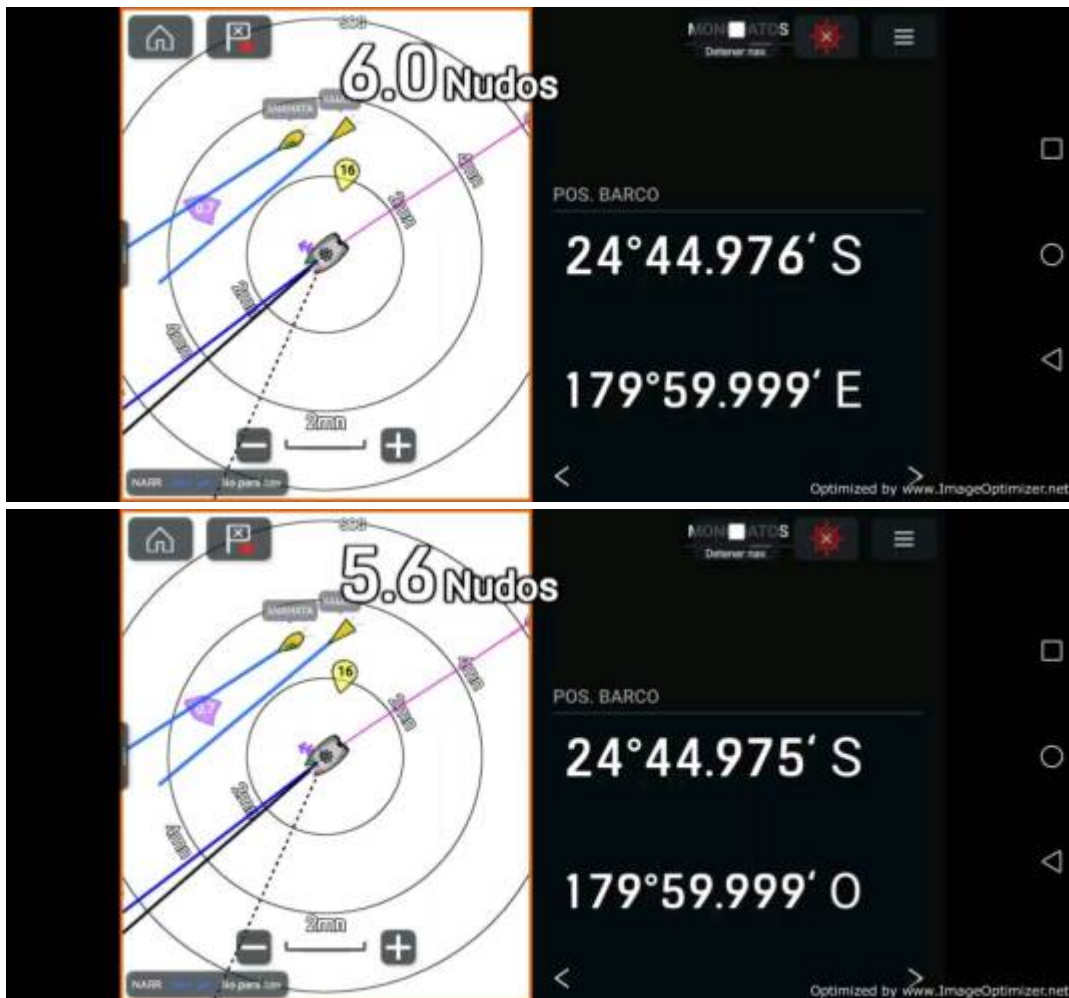


132 Travesía de Tonga a Nueva Zelanda





Al segundo día de navegación cruzamos el antimeridiano de Greenwich. Un nuevo motivo de celebración a bordo. El antimeridiano es el contrario a Greenwich en la otra parte del mundo. Hasta ahora la mayor parte del Periplo la hemos hecho navegando en longitud Oeste, ahora pasamos a longitud Este, ¡ya nos acercamos a casa!! Aquí se ven en la pantalla de nuestro plotter.



El viento que fue fuerte al salir de Minerva, al mediodía del siguiente día, cae y ponemos motor, no nos podemos entretener hay que llegar el jueves, ya que el viento fuerte y la tormenta llega el viernes.

Vamos avanzando, vuelve a salir el viento, ponemos rizos, quitamos rizos, a veces 2, es bastante entretenido. A alguien le puede parecer pesado hace maniobras, pero si son de día y las condiciones no son extremas, hacen la navegación mucho más entretenida.

El viento va rolando, desde Este a Norte, luego Oeste, luego Sur.

Eso es malo, vamos hacia el sur y si el viento viene de cara se alarga el viaje y hay riesgo de no llegar antes de la tormenta. Empezamos a hacer bordos, estamos así durante 24 horas.

Luego otra vez el viento rola al SE, luego Este y Noreste. Ha dado la vuelta completa de 360° en 2 días. El viento ha venido de todos los ángulos posibles durante estos dos días.

Pero no es sólo el viento el que va cambiando constantemente de dirección, el mar también, tenemos mar de fondo de dos direcciones diferentes y además las olas del viento, el resultado es un mar cruzado muy incómodo.

132 Travesía de Tonga a Nueva Zelanda



Vuelve a caer el viento y de nuevo nos toca pon motor. Algo extraño pasa, el barco hace unas guiñadas extrañas, se desvía 20º a cada lado, vamos serpenteando.

Hay que averiguar que pasa, miro la calibración del piloto y esta bien, los engranajes y los cables también, (lo hice antes de la salida también) el timón de estribor todo perfecto. Abro la tapa del motor de babor, y allí está la explicación de nuestro nuevo problema. Se ha roto la caña del timón. Tercer contratiempo.

Es una pieza de aluminio que se ha roto por la soldadura por fatiga de material o mala soldadura. Eso no se puede reparar en alta mar.



lo que se ha roto



las dos piezas de la caña



caña de fortuna

Decidimos usar la caña de fortuna para bloquear la pala del timón en el centro, y que no vaya loca ni se mueva con el movimiento de las olas, se queda fija en el centro y conseguimos que el barco no serpentee.

A pesar de que el viento es estupendo para ir a vela y a toda velocidad, nos ponemos en modo conservador, y decidimos ir a motor. Nos faltan 400nm, creo que a motor y a 5 nudo el timón que está entero sufre menos que a 8 u 9 nudos de velocidad, y al tener uno solo me preocupa que se pueda romper también. (Siempre pensando en la Ley de Murphy)

No va a ser fácil, ahora la corriente de 1,5 nudos, que también ha ido viniendo de sitios diferentes, viene en contra, sólo tengo un motor y hay que usar las velas para conseguir la velocidad que nos permita llegar antes de la tormenta.

La travesía ha pasado de entretenida a superentretenida. Nuestros amigos del Anahata y el Yama 1, a pesar de ir mas al sur y tener una ruta mas larga y los partes malos que llegan, bajan velocidad para acompañarnos todo el rato. Gracias amigos!!

Mientras las noticias en la radio, grupos de Facebook, Internet, etc., son de la llegada de la tormenta y las acciones que hay que hacer para prepararse, Nos dicen que guardacostas y barcos de rescate están a punto.

También avisan que los barcos que no lleguen a tiempo viren hacia el norte e intenten situarse a 300 millas para evitar verse afectado por la baja presión que se avecina.







Por fin el jueves 26 de octubre, 9 días después de salir de Tonga, entramos en la

Bahía de las Islas, en el Norte de Nueva Zelanda.



Avisamos por radio a nuestras nuevas autoridades, damos la hora de llegada tarde a las 17.00. Podíamos llegar un poco antes pero lo hacemos así para que no vengan a inspeccionarnos hasta el día siguiente (sabemos que sólo inspeccionan hasta las 16.00), tenemos una cena y un desayuno más para acabar con las existencias de huevos y bacón.

Al aproximarnos a la marina cometo un grave error, no aviso a tiempo a la marina para que salgan a ayudarnos a la maniobrar, ya que, con un solo timón y un motor, no puedo maniobrar.

Creo erróneamente que despacito me podré aproximar al muelle y parar, no tengo en cuenta una corriente entrante, que nos empuja, de 3 nudos y no puedo parar el barco.

Cuando lo intento, el barco se atraviesa a nuestra demora y tampoco lo puedo poner recto de nuevo. La marina esta al fondo de una bahía muy grande y coincide con el estuario de un río. Estamos en medio de un campo de boyas con mas de 50 barcos en boyas, y nosotros atravesados y en medio de ellos a 3 nudos sin poder parar al Plan B.

Mónica suelta el ancla. Hay 3m de fondo y llegamos a tirar más de 25m de cadena , pero el fondo es fango muy fino y garreamos igual. Al final y sin haber roto nada, ni haber golpeado a nadie nos quedamos enganchados por el timón en una boya de una motora. Hemos parado antes de embarrancar al fondo de la bahía. ¡Que estrés!



enganchados



nos ayudan a salir

Tienen que venir de la marina, que con la ayuda de 2 lanchas bastante potentes nos remolcan hasta el muelle de cuarentena.

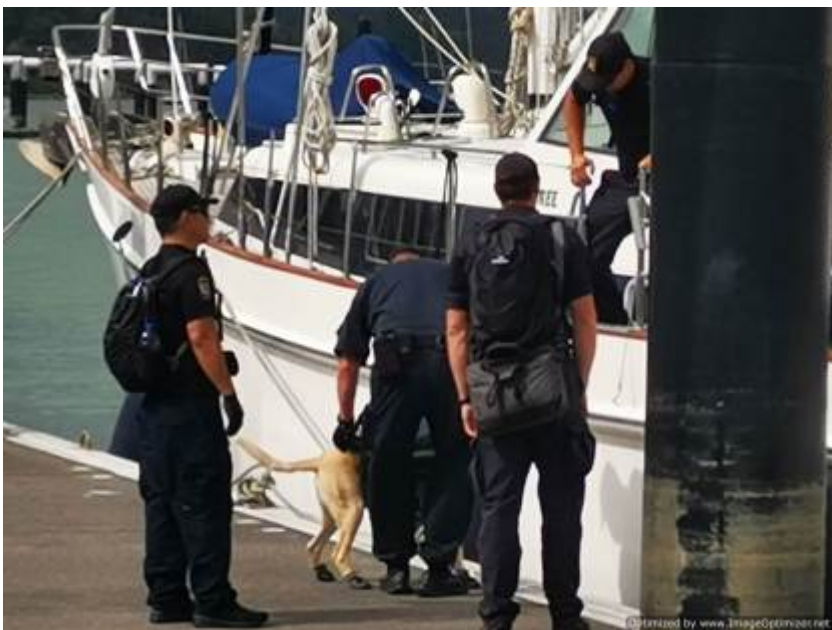
Uff, hemos llegado y no nos hemos hecho daño ni hemos roto nada más de lo que se había averiado.



Cena opípara, y gin tonic que mañana vienen las autoridades pronto por la mañana.

Al final el trámite, es exhaustivo, pero muy amable. Vienen tres grupos de inspectores, bioseguridad, se mira el video de la limpieza del casco, inmigración, y hasta antidrogas con perro incluido. Revisan todo, neveras, cajones, cofres. Se nos quedan un salami, y unas conchas que habíamos cogido en Polinesia y Tonga. Era lo que nos esperábamos.

132 Travesía de Tonga a Nueva Zelanda



no me dejaron hacerles fotos de cara



Un rato mas tarde, la marina nos envía de nuevo a dos lanchas que nos remolcan a un amarre desde el que ya podremos bajar a tierra.

Esta segunda noche, amarrados en tierra todavía no había entrado la depresión, se retrasó unas horas. Llegó el sábado por la noche, Nosotros sólo tuvimos 42 nudos en nuestra posición super protegida. Otros leyeron 46 nudos de viento. Pero en el campo de boyas dónde esquivábamos barcos fondeados, dos días atrás, más tarde nos enteramos de que allí los anemómetros marcaron 70 nudos. Menos mal que legamos a tiempo.

A vertical rectangular graphic with a red header bar at the top. Below the header, the text 'Bay of Islands' is written in large white font, followed by 'Recreational marine forecast' in smaller white font. A section titled 'Today' in bold white font contains a weather forecast in white text. At the bottom, it says 'Issued at 4:31pm Sun, 29 Oct'. The background of the graphic is a photograph of a beach with waves breaking on the shore under a blue sky.

 **Storm warning**

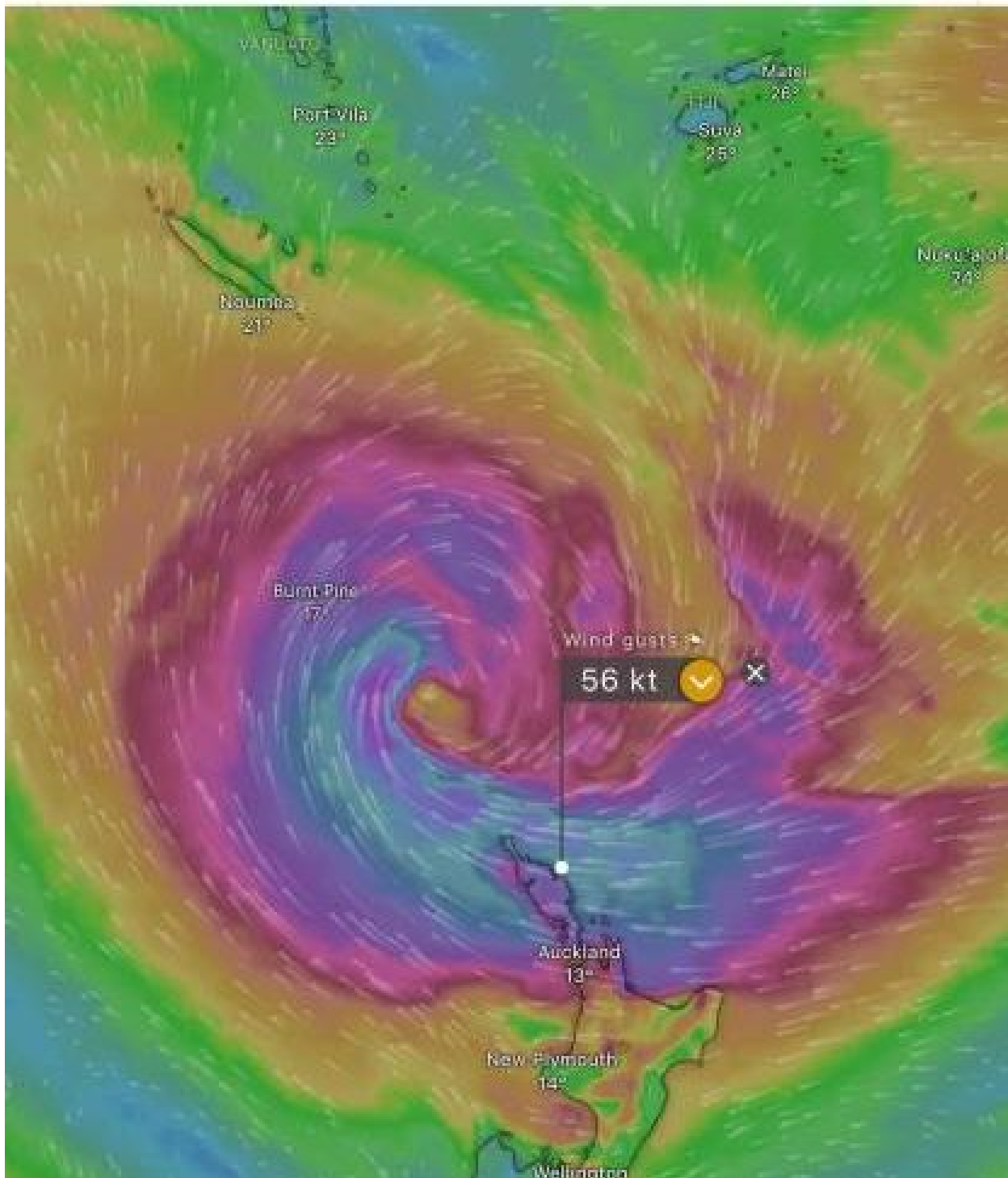
Bay of Islands

Recreational marine forecast

Today

Easterly 45 knots gusting 60 knots, rising to 50 knots gusting 65 knots this evening. Sea high. Poor visibility in rain. Easterly swell 2.5 metres, rising to 4 to 4.5 metres.

Issued at 4:31pm Sun, 29 Oct



Esa misma tormenta obligó a los guardacostas a rescatar un navegante solitario que no llegó a tierra a tiempo y que sin motor y con velas rotas tuvo que abandonar el barco. Llegó a NZ en helicóptero.

<https://www.1news.co.nz/2023/10/29/french-national-rescued-from-yacht-in-distress-off-north-cape/>

En Opua, dónde llegamos, hay una marina excepcional, en pocos días arreglamos el timón, y reforzamos el otro. Al mecánico le llevo 5 horas descubrir el fallo del motor, era un cable que se había soltado una conexión con la placa electrónica.

También repasamos la mayor y otras cosas menores, ya estamos en orden de marcha de nuevo.

Es muy divertido estar aquí, muchos navegantes salimos de Tonga o de Fiji en fechas similares. Así que en los bares, andando por la marina constantemente nos encontramos con amigos y conocidos.

Hay mucha vida social, y hacemos amigos nuevos.

Se celebra otro festival náutico, Asistimos a nuestra primera Haka y visitamos un sitio histórico muy especial, dónde se firmó el tratado entre los maoríes y el gobierno de Inglaterra,

Aquí se acaba nuestra 6ª temporada de navegación, que empezó allá en agosto de 2018.

Esta temporada, desde febrero en Panamá hemos navegado 9.000 millas y hemos pasado un total de 60 noches enteras de travesía. Un montón.

Desde nuestra partida en Ciudad del Cabo llevamos navegadas 37.997nm, y después de haber navegado por 3 continentes hemos visitado entre países y territorios mas o menos independientes 41.

Ya tenemos muchas aventuras para compartir.



Te te gusta comparte:

- [Comparte en Facebook \(Se abre en una ventana nueva\) Facebook](#)
- [Compartir en WhatsApp \(Se abre en una ventana nueva\) WhatsApp](#)