

La travesía desde Nueva Zelanda a las islas de los trópicos se las trae.

Ya compartimos nuestras emociones en el post núm. 132, cuando en octubre de 2023 hacíamos la ruta hacia el sur, desde Tonga a Nueva Zelanda.

En Nueva Zelanda, en mayo, estamos a mediados de otoño del hemisferio sur, y aunque durante el día, si hace sol, la temperatura es muy agradable, por las noches el mercurio baja hasta los 7°C y eso es fresquito.

Cuando dejemos estas tierras, sabemos que dejamos el primer mundo, y por ello no sólo nos aprovisionamos de comidas y bebidas, que creemos no encontraremos, si no sobretodo de recambios y piezas.

Creemos haberlo revisado todo, hemos desmontado y recosido las velas, revisado y vuelta a revisar motores y generador, potabilizadora, molinete del ancla, electrónica, baterías, bombas, potabilizadora, timones, material de seguridad, en fin, todo lo que tengo en la lista, pero ya os anticipo que no ha sido suficiente.

Como siempre para salir de estas latitudes hay que esperar a tener una ventana de vientos favorables y navegables.

Estamos en Opuia, al norte de Nueva Zelanda, donde se concentran los muchos barcos que, o por que siguen una ruta alrededor del mundo como nosotros, o son neozelandeses que se van a pasar el invierno austral a los trópicos. Se preparan para salir para una travesía de 8 días.

Incluso uno de los Rallis, el Pacific rally, se concentra mayormente aquí para ir hacia el norte en mas o menos las mismas fechas. Principios de mayo.

Esto es porque hasta mayo, desde noviembre, es temporada de ciclones en los trópicos. Evitar la temporada de ciclones y el invierno austral condicionan las migraciones de los navegantes.

Con motivo de rally hay reuniones de navegantes, y se hacen presentaciones de marinas de Fiji, y explicaciones de meteo por expertos. Nosotros, como ya comenté asistimos a alguna. Siempre aprendes algo.

Como otras travesías largas, esta es de más de 1.200nm, unos 8 días, decidimos contratar a uno de los rutólogos de más prestigio, y que ya en un par de ocasiones antes nos ha asesorado, Bruce "theweatherman", que es cómo se le conoce.

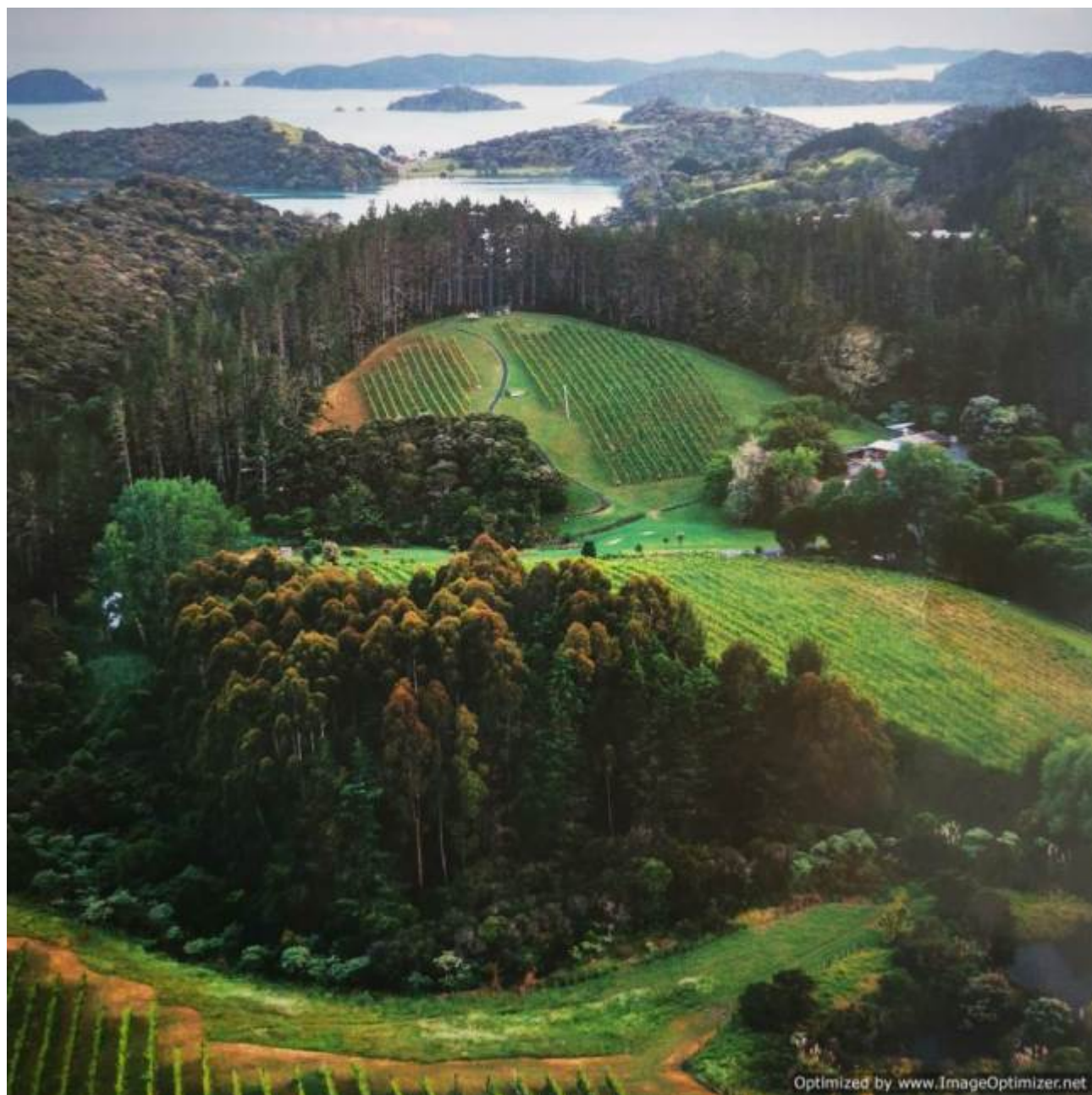
136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.

En la ruta desde Opuia, Nueva Zelanda, queremos parar en el atolón Minerva, está a unas 850 de nuestra salida y unas 450 de nuestro destino, Savusavu, la isla más grande al norte de las Fiji, ¡uf que exótico me suena esto!

Estamos con el Anahata, nuestros amigos Avi y Liat, de Israel, con los que hemos decidido navegar en conserva, en inglés un “buddy boat”, barco compañero, durante todo el trayecto.

Así que ambos estamos a la espera de esa famosa ventana de buen tiempo, pasamos los días revisando el barco o incluso haciendo una excursión a una bodega y hacernos un pequeño homenaje gastronómico con vistas.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Optimized by www.ImageOptimizer.net

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.

Este es el parte que nos dió (solo para los muy aficionados o frikis):

I think Friday will be the best day to depart towards SavuSavu.

There will be a band of thunderstorms between North Minerva Reef and around 20S throughout tomorrow and early Friday but it should move away to the NE during Friday, although there will be some gusty showers around over and just north of North Minerva Reef.

A SW change should pass over the reef around sunrise in the 13/18 knot range, gusts to around 25 knots with showers. I would allow an hour or two for the winds to steady then depart directly for SavuSavu.

During the afternoon the winds should shift SSW to south and ease back to the 11/16 knot range with decreasing showers. There should be a SSW swell around 2.4m, 9 second period throughout the day.

Saturday morning the winds should tend SSE and rise to 13/18 knots with the SSE to slightly SE winds then rising to 15/20 knots as the afternoon and evening progress.

Sunday the wind should shift to the SE and rise to around 17/22 knots. You should notice an increase in gusty tropical showers as you get into the Fijian Islands but they should be manageable.

These conditions should hold through to SavuSavu.

Salir no es sencillo, una vez el rutólogo o asesor meteorológico, te dicen la fecha posible, hay que comunicarlo a aduanas y obtener una cita para sellar los papeles de salida.

Y una vez te dan la cita, salvo causa de fuerza mayor, no la debes cambiar, pero el tiempo estaba tan revuelto, que nosotros la cambiamos tres veces. Y una vez te sellan los papeles, tienes una hora para zarpar.

Nos gusta ahorrarnos algo cuando podemos, y en NZ, te dejan que no pagues el IVA del gasoil cuando dejas el país, pero sólo puedes repostar 24 horas antes de la salida. Hay que cuadrar cosas aparentemente sencillas, pero que no lo son tanto. Si haces gasoil, y no zarpas, no te devuelven el IVA.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.

Como uno de los problemas en los barcos, suele ser la calidad del gasoil, yo me he comprado y construido un kit para poder bombearlo, desde los tanques o desde bidones. Aquí estoy repostando en Opuia, me sirvo en mi bidón, y luego con una bomba eléctrica y a través de unos filtros muy finos y con decantador de agua, me lo trasvaso a mi tanque, me aseguro que siempre cargo gasoil en buenas condiciones.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Así que siempre con nervios, si pasamos muchos días esperando deberemos volver a ir a la compra a reaprovisionarnos de frutas y verduras, y he de coordinar mas cosa de las que me gustaría antes de por fin zarpar. Eso tampoco es fácil, hay que calcular sólo para el viaje, en Fiji está prohibido entrar con nada fresco ni ningún derivado del cerdo.

Otra de las novedades de esta travesía, es que hemos descubierto una organización que vía internet te pueden hacer un seguimiento, para nuestra seguridad. Los anglosajones tienen el concepto de "Passage Plan", a alguien le dices de dónde sales, a dónde vas y le vas dando señales de vida durante el viaje, y quien moviliza los recursos locales cuando te pasa algo, y necesitas ayuda externa.

www.passageguardian.nz, es una organización, que se ocupade que los marinos estemos seguros en el mar, Les damos los datos de nuestra travesía, fechas salidas, llegada, origen destino, números de radio, códigos de llamada, datos del barco y personales y diariamente les comunicamos por mail que a bordo todo bien. Ellos nos siguen vía satélite con nuestro AIS. Y en nuestro caso con una comunicación propia vía satélite. Como valor añadido te dan los avisos de temporales que dan las agencias gubernamentales. Da un plus de seguridad. Es gratuito y si estas contento les das una gratificación voluntaria al acabar.

Por fin el día 10 de mayo, nos han dado cita a las 11 en aduanas, y sin novedad y con un boli de regalo que nos dan, zarpamos a las 12.00 destino Minerva Reef. https://es.wikipedia.org/wiki/Arrecifes_Minerva

Cómo la ventana de buen tiempo se refiere a que en el conjunto de los días que vienen, se puede navegar seguro, no incluye que el día sea bonito ni bueno, Zarpamos un día bastante durillo, aunque con sol, vientos a favor de 25 a 30 nudos y aviso de olas de más de 4 m. Pero aquí como dicen ellos es "do able" es decir se puede. La primera noche va a ser durilla y fresquita, abrigo, y gorro. Por supuesto dos rizos en la mayor uno en el foque.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Desde que pusimos las velas, después de desmontarlas para repasarlas, no habíamos navegado con viento fuerte, y el nudo del rizo 2 estaba flojo, Se soltó y se despasó ya tuve que montar un aparejillo con poleas externas, para que aguantase, pues eso 1200nm. Esa fue la primera incidencia, que por suerte era de día, pero en muy malas condiciones de mar y viento,



Esa noche ya nos pegamos el segundo de varios sustos. Es una tontería, pero fastidia mucho. Solemos navegar desde dentro, hace menos frío que al timón, es más cómodo, pero constantemente entramos y salimos. La puerta corredera, que comunica el salón con el cockpit, no la fijé una de las veces que salí, y con el vaivén, se cerro de un portazo. Consecuencia: cerradura rota y bloqueada. No puedo abrir la puerta. Ahora con viento a favor puedo ir por el lado del barco hasta la proa y entrar por la puerta frontal que tiene la cabina, pero cuando haya muchas olas eso no se puede hacer.

No es la primera vez que nos pasa, es la tercera, y los recuerdos que tengo es que cada vez es con mal tiempo y me mareo al intentar repararla.

A la mañana siguiente y ya de día, con mucha paciencia y un poco de suerte, consigo desbloquear la puerta, para descubrir que el cierre se ha roto y tendremos que ir así, unas semanas o meses hasta que consiga los recambios. Me mareo, pero poco.

Esta noche hay aviso de efectos meteorológicos extraños debidos a una tormenta solar y que puede afectar a las comunicaciones. Nosotros no notamos nada, pero un

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.

amigo nuestro sacó estas fotos tan extrañas de una especie de aurora boreal pero roja.



El rutólogo nos dice que el miércoles por la noche, el día 15 se espera un temporal fuerte, que nos espabilemos a navegar deprisa, faltan 600 millas. Para que lleguemos a Minerva antes del miércoles al anochecer, habrá vientos con rachas de 40 nudos y olas de mas de 4m, que pasaremos mejor protegidos de las olas y anclados dentro del atolón que en mar abierto., que el viento tampoco es tanto.

Passage guardian, también nos da un aviso de temporal en la zona, que confirma lo de Bruce the weatherman. Que fastidio, no solo hay que navegar con mal tiempo, si no que además lo tenemos que hacer a toda velocidad, y claro las olas son cruzadas. Como anécdota y ya que este post va de tecnicismos, os diré que el contrato profesional de Predictwind, (una página web de predicciones

meteorológicas), te da hasta 4 direcciones de olas posibles simultáneamente, con sus correspondientes alturas y frecuencia, mar de viento, primary swell, secondary swell, y tertiary swell. Os aseguro que cuando decimos cruzadas, SON CRUZADAS.

Pues nos toca acelerar, y el viento ha bajado a 12 nudos, pero se ha puesto de proa, el mar sigue ahí. Añadimos motor y nos ponemos a 8-9 durante 24 horas. Damos unos saltos muy fuertes, hace todo mucho ruido, ya no podemos dormir en la cabina, montamos nuestra supercama en el salón, para que, aunque usemos tapones para los oídos, el que está de guardia en caso de necesidad te puede avisar.

Al cuarto día, vuelve a subir el viento y volvemos a ir un rato sólo a vela, incluso con un rizo.

Una parte positiva, es que la temperatura del agua ha subido hasta los 24°C, estaba a 17°C, y ya podemos ir en pantalón corto y camiseta, no volveremos a usar los abrigo y los guantes. Bueno y nuestro termómetro barómetro digital se ha muerto por la humedad, lo secamos con un secador de pelo, revive unas horas, pero vuelve a morir, le sienta mal el 99% de humedad.

Nos van pasado “cositas”, nuestro navegador pierde la conexión con el satélite y se queda en blanco, necesitamos reinicializarlo varias veces. Es un fastidio.

Otro incidente, no sé si los golpes contra el mar, las olas que nos han barrido un montón, que el barco ya tiene casi 6 años, ahora se ha fundido la luz de navegación. No es grave, pero justo después de dejar NZ, dónde hay de todo, ya veremos cuando podemos encontrar una de recambio. Tenemos una de emergencia que usaremos en zonas con tráfico marítimo, otra cosa a la lista interminable de cosas a reparar

Esto es el pacífico sur, pero no es una travesía solitaria, vamos rodeados de Barcos, el ANAHATA, que no nos pierde de vista nunca, a menudo nos espera, y otros más. Con alguno como el THURSDAY CHILD, hemos hablado por radio y comparado los partes que les daba su rutólogo con los que tenemos nosotros.

Creo que mi inglés, ha mejorado mucho, (y lo que le falta), pero entender meteo radiada por otro navegante tiene lo suyo.

Por el AIS empiezan aparecer otros barcos, a algunos les conocemos personalmente

otros no, todos vamos a Minerva, hay que llegar antes de que se ponga el sol, no hay faros y dentro está lleno de cabezas de coral, que solo puedes esquivar si las ves, no nos fiamos de las cartas, aunque las usamos, aquí miramos mucho las fotos vía satélite.

Estamos a punto de llegar, serán las 15.30, nos sobrar  casi una hora de luz. Pero la corriente es de morro, para entrar nos conviene usar los dos motores, pero uno no arranca. Otra vez. Es la segunda vez que venimos a este atolón, y no he conseguido entrar nunca con los 2 motores funcionado. El mar es fuerte, la corriente de 2 nudos, en contra claro, y conseguimos entrar, a 3,2n se hace eterno el paso. Contenemos la respiración.

Esa hora que nos ha sobrado ha permitido a la NAVY de Tonga, que está patrullando por aquí venir a pedirnos los pasaportes y los papeles. Rutinario. Salvo que el atolón no esta claro que pertenezca al Reino de Tonga, Ya que está en permanente disputa con Fiji y Nueva Zelanda. Pero eso no se lo vamos a discutir nosotros. Os dejo la foto de los tonganos.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Una noche bien dormidos y descansado. Se oyen las fuertes rachas y la lluvia, que gusto estar fondeados y no dando saltos. Amanece con un día gris lluvioso, y bastante viento, nos toca esperar a la siguiente ventana de tiempo navegable, que no es lo mismo que buen tiempo. De momento intento averiguar que le pasó al motor.

No sé lo suficiente para resolverlo solo y se me ocurre pedir ayuda al barco de la armada, me mandan un electricista y un mecánico, pero ni cambiando batería, alternador, ni motor de arranque, consiguen nada. Creo que saben menos que yo.

Nuestro Weatherman, nos vuelve a dar otra ventana de salida, en 48hrs, pero no

nos gusta, lo que propone hay que ir ciñendo con 25 nudos mas de 300millas y olas gordas.

Preferimos seguir esperando. Acabaremos esperando 8 días. Van llegando barcos, parece Ibiza en temporada alta, en medio del Pacífico hay 24 barcos anclados, algunos se bañan, poco, hay muchos tiburones, otros pescan y otros arreglamos cosas.

A nuestra lista, descubrimos que 4 portillos de cubierta hacen agua. No cuando llueve, pero si cuando la altura del agua en cubierta, por las olas que nos barren supera el metro. La presión es enorme y acaba entrando agua, en Opuā, antes de salir, comprobamos todos los portillos con una manguera de alta presión y no entraba nada.

Otro día sin motor, hago una llamada por VHF, "all stations" es decir a todos los que tengan la radio conectada, les cuento el problema de motor y pregunto si hay un ingeniero electrónico o un especialista de motores. Al final Un finlandés Heikki, del barco ZELDA, Nos dice que en una hora viene a mirárselo. Dicho y hecho, en 20' descubrimos que tenemos dos cosas quemadas, motor de arranque y el solenoide, cambiados ambos arrancamos el motor que nos suena a música de concierto y ya estamos de nuevo listos para seguir pegándonos con más olas.

Ya relajados, decidimos que queremos descubrir si es verdad lo que dicen de aquí, que las langostas las puedes coger con la mano andando por el arrecife, Y si, es posible, no tan fácil, pero lo conseguimos dos días y cogimos un par cada día.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



La segunda vez íbamos con amigos del ANAHATA , y WHISTLER X, y acabamos celebrándolo con un arroz estupendo que nos preparó Mónica.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



El parte sigue sin ser bueno, seguimos esperando, hacemos algo de vida social, cenas en barcos vecinos.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



El barco vuelve a reclamar cariño, y la bomba del agua se suicida, Claro, que llevo de recambio, llevo 2 de recambio, así que más bricolaje a cambiarla y a estrenar una.

Por fin después de 3 días de lluvia tropical, parece que podemos salir,

La naturaleza se empeña en ponerle efectos especiales, esa noche ha habido un terremoto en Tonga (estamos a 400km), y hay alerta de Tsunami. Luego no pasa nada y retiran la alerta. ¡Pero y si sí, ¿qué?!

26 MAY 2024 | 09:22 PM UTC

Tonga: Magnitude-6.6 earthquake occurs in South Pacific Ocean at around 09:47 May 27

Ha merecido la pena la espera, los vientos parece que serán de popa o a un largo todo el trayecto.

Tres barcos salen por la mañana, el SECOND SET, el ZELDA y el THURSDAY CHILD, todavía con lluvia y poca visibilidad, ANAHATA y nosotros esperamos al mediodía, a que acabe de pasar la tormenta, somos mediterráneos y nos gusta el sol.

Es noche tenemos mucha luna, que gusto, hace meses que no nos coincidía en una travesía. Eso con el mar a favor hace que sea una delicia. Estupendo menú a bordo, patatas con chorizo. Un rato ponemos el motor, pero al amanecer, ponemos el spi, y navegaremos como señores casi 20 horas. Al arriarlo a medianoche, coincide que cruzamos de nuevo el antimeridiano, eso es pasar de longitud Oeste a Longitud Este, es decir más cerca de casa. (tercer paso del antimeridiano)

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Plácida mañana de domingo, nos faltan unas 200 millas, tenemos previsto llegar lunes por la tarde.

Chip, el dueño del SECOND SET, uno de los barcos que salió el mismo día de Opuia y también de Minerva, me comunica que el THURSDAY CHILD, ha emitido una señal de socorro, se ha subido a un arrecife, Navutu reef, del archipiélago de Fiji.

A ellos les faltan 23 millas, 3 ó 4 horas para llegar en su ayuda, a nosotros estamos a 70nm unas 10hrs, y estamos muy al oeste hay que ceñir con mucha mar y muchas olas, inicialmente vamos hacia el barco conocido que ha embarrancado, pero tenemos un problema grave con el enrollador del génova, que no permite ni enrollarlo, ni desenrollarlo ni bajarlo. Desistimos. Sabemos que ya hay 2 barcos en

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.

las inmediaciones, Anahata, será el 3º que se añade.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Nosotros seguimos nuestra ruta con nuestras averías a bordo, y sufriendo y pensando en los 3 californianos que van a pasar la noche, en un barco muy dañado, entrando agua y perdiendo gasoil, sin energía y con olas de 2 m rompiendo sobre ellos con vientos de 22. No queremos ni imaginarlo, pero lo vivimos intensamente. Estamos permanentemente en contacto con wspp vía Starlink, nos transcriben sus conversaciones, nos envían fotos. Nos entristece mucho.

Lunes por la mañana, THURSDAY CHILD, tenía la esperanza que con la marea alta el barco reflotara, pero no es posible y deben abandonarlo. Nuestros amigos del ANAHATA les dirigen, los 3 tripulantes del THURSDAY CHILD, bajan su bote,

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.

recogen lo que pueden y abandonan el barco y los del SECOND SET les recogen , tristes, exhaustos y poco heridos, y los llevan a Savusavu, les quedan 20 hrs de travesía. Menudo viaje les queda.

Cuando pasa algo así nos impacta mucho, están haciendo lo mismo que nosotros y nos podía haber pasado cualquiera de nosotros. En su caso, ha sido un despiste de unos navegantes con mucha experiencia. Iban con una carta electrónica con poco zoom. Estas cartas en escalas grandes tienen poca definición y los atolones y arrecifes no aparecen, hay que hacer ampliar para verlos y luego marcarlos para que cuando la mires con menos resolución, la marque sea visible en la pantalla.



Thursrday Child



Second Set Y Thursday Child

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Thursrday Child



Thursday Child



Tripulacion del Thursday Child
abordando al Second Set

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Anahata y
Second set
amarrado



Tripulacionse de Second St y
Thurdsday Child

Desde que cruzamos el Canal de Panamá, en marzo 2023 hasta mayo 2024, en 14 meses, alrededor nuestro y contando este incidente, contabilizamos, 3 barcos hundidos por choque de ballenas, dos barcos embarrancados y perdidos en un arrecife, otros dos que embarrancaron, pero los consiguieron sacar y reparar, un barco con palo roto, un navegante rescatado en helicóptero y barco abandonado, incluso un navegante caído por la borda y luego rescatado por otro barco. Uff nos impresiona mucho. Todo pasa muy cerca.

Mientras nuestros amigos pasan una noche con fuertes vientos y olas, intentando mantenerse cerca del arrecife para intentar el rescate al día siguiente, Nosotros

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.

vamos como un tiro hacia Savusavu, demasiado al límite, al no poder enrollar el génova, tampoco podemos rizar la mayor, para esa maniobra hay que aproarse al viento y el foque se destruiría golpeando contra el palo y el aparejo. Así que vamos pasados de vela, unas 100 millas, hasta llegar al sotavento de una isla, Matuku island, a 25nm de nuestro destino, donde ya de día podemos arriar la mayor y prepararnos para la maniobra de recoger el génova.

Como el enrollador no gira, lo que hicimos, fue girar el barco, en concreto 14 giros de 360°, como si enrollas el palo de una bandera, pero como este no gira en tus manos, tus giras con el palo. Nos quedó lo suficientemente bien para poder llegar las ultimas 25millas a motor.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Lamentablemente, lo que nos desviamos al principio al salir de Minerva para evitar parte de la tormenta que se alejaba, y las maniobras de recoger velas, llegamos a nuestro destino dos horas más tarde de lo deseado, ya con noche cerrada.

Otra dosis de adrenalina, entrar de noche sin luces, sin faros, con arrecifes ambos lados de un canal de menos de 100m , cartas no fiables y con boyas de fondeo, y puede que algunas con cabos sueltos. Bueno por lo menos nos van bien los dos motores y el radar.

Habremos entrado de noche muchísimas veces en sitios desconocidos, pero los acontecimientos vividos las últimas horas, la colección de averías que acumulamos, añadidas a las circunstancias difíciles de la entrada, nos hicieron sufrir. Esto de los mares del sur no siempre es idílico.

Bueno ya estamos en Savusavu, Fiji. Nos abrazamos como si hubiera sido nuestra primera travesía. Pero en realidad, ha sido la 10ª travesía de más de 1.000nm de nuestro Periplo. Y las que quedan....

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



Al día siguiente, vienen los de bioseguridad, aduanas e inmigración. No ponen ninguna pega, aunque revisan neveras, congeladores y almacenes de comida. No llevamos nada prohibido.

136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.



136, De Nueva Zelanda a Fiji, una de navegación, averías e incidentes.

Ahora toca espera 4 días hasta que nos den un permiso para navegar por el país. Mientras no podemos mover el barco. Y a todo esto lloviendo a todo llover. Me voy a arreglar cosas.



Te te gusta comparte:

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