

Cómo habéis ido leyendo en varios posts, hemos estado teniendo bastantes averías, y la mayoría las hemos solucionado durante la marcha, porque no había otra opción.

A los que os gustan los barcos espero os resulte entretenido este post, a los fans de los viajes, aquí no os contaré nada. Va de reparaciones.

A la mayoría de los que hacemos este tipo de vida nos pasan muchas cosas, y parte de nuestro entretenimiento consiste en comentarlas con otros aventureros. Siempre aprendes algo y si no por lo menos te consuelas que a los demás también les pasan cosas como a nosotros.

El post de este blog, es el número 140. Y son 140 las cosas diferentes que se han roto, estropeado y hemos tenido que cambiar, o repara en estos casi 7 años de navegación, y media vuelta al globo.

Con nuestra llegada a Australia, decidimos que mientras viajáramos a España dejaríamos el barco en seco. No fue fácil encontrar una marina dónde pudieran sacar y dejar en seco un catamarán por un par de meses. Hay muy pocas opciones en la costa este de Australia. Al final nos aceptaron (funciona así) en la Bahía de Moreton, en Manly, en el Royal Queensland Yacht Squadron, www.RQYS.com.au un club Náutico muy señorial y tradicional con más de 130 años de historia y con más de 5.500 socios.

Para poder dejar el barco allí, mas de 30 días te debes hacer socio, no hay cuota de entrada, pero si una cuota semestral, es importante, pero con los precios de descuento a los servicios, sale incluso un poco más barato que ir a una marina.

En el RQYS, hay muchísima actividad y hasta organizan actos de bienvenida de nuevos socios, hay cuatro al año, Fueron muy amables, nos presentaron a muchos socios que asistieron, nos dieron de comer y de beber y creo que les hizo gracia tener unos nuevos miembros Spanish por unos meses. Conocimos a Daniel, un mexicano afincado en Brisbane que se asoció el mismo día que nosotros. Lo pasamos bien con el y su mujer Claudia.



El Plan b en un amarre VIP enfrente del RQYS



Vista del puerto de Manly, a la dcha el RQYS



Con nuestros nuevos amigos Daniel y Claudia





140. Obras en el Plan B





niños del cole a las 9,00 de un lunes

Hay barcos de vela ligera de todas las clases, Optimist, Ilca, 49er, 29er, Dragon, Finn, 470. Impresiona ver el autobús de un colegio y niños que bajan a clases de vela el lunes a las 9.00, y así toda la semana. Los miércoles hay regatas de cruceros, hasta más de 40 barcos en la salida, ¡y es un día laborable! ¡Luego sorprende, el domingo apenas navegan!

Llegamos para dejar el barco en tierra e irnos a casa en diciembre. Aquí empiezan otras emociones.

Al sacar el barco del agua, lo hacen con un remolque hidráulico, que desciende una rampa y coge el barco por debajo. Normalmente se apoya entre los cascos, este es un poco antiguo y apoya debajo de los cascos, lo que en principio no es bueno. El caso es que los operarios ponen mal los soportes, que en lugar de empujar el casco, lo hacen sobre las colas de las hélices, con la presión del peso y la fuerza hacia arriba arrancan las colas y los motores de sus soportes. Un desastre de primera, soportes de motor y de colas, membranas, tubo de escape, todo roto. Hubo que sacarlo y desmontarlo todo y comprobar la estanqueidad. Al menos el mecánico de Yanmar era muy bueno y nos lo dejaron bien, hubo que cambiar bastantes piezas, pero el RQYS se hizo cargo de todo. (con alguna conversación dura) Del disgusto nos hicimos cargo nosotros.



140. Obras en el Plan B





Al botar el barco, descubrimos que uno de los embragues fallaba, hubo que volver a desmontar la cola, esta vez por dentro y con el barco en el agua, para cambiar el embrague. El mecánico cogió COVID, y todo se retrasó una semana.



Una de las piezas que queríamos cambiar eran los rodamientos de los timones, después de unas 45.000 millas ya tenían holgura y los timones vibraban, los hemos cambiado. No os sorprenda, llevábamos 2 juegos de recambio a bordo. No fue fácil, el barco estaba muy bajo y para poder sacar los timones hubo que excavar casi un metro. Además uno de los soportes de los casquillos estaba dañado y hubo que arrancarlo y volver a poner fibra y pulir.



140. Obras en el Plan B



140. Obras en el Plan B





Mientras estuvo fuera del agua aprovechamos para que lo pintaran de abajo, al antifouling y pulieran el casco. Hacía más de 13.000 millas y dos años que no salía del agua.



En la lista de cosas, ha habido que recoser todos los toldos, el hilo se quema por lo UV, y se deshacen costuras, cremalleras, etc., así que ahora todo tiene doble, triple o cuádruple línea de costura. Y cómo teníamos al de los toldos, le hemos encargado mosquiteras nuevas para todas las puertas del salón. Nuestros próximos destinos son zonas de malaria, Dengue y encefalitis japonesa, y todas se transmiten por mosquitos, vamos a intentar darles pocas opciones.

Todo no lo hemos hecho en el RQYS, muchas cosas nos las hacemos nosotros, en los días de mal tiempo que no navegamos, son muchos los días de espera a que se abra una ventana de viento favorable Y en esos días aprovecho para hacerme todo

lo que puedo y se hacer.

Nuestra potabilizadora (Spectra Newport MKII) con sus 2.600 horas de uso, muestra signos de fatiga. Es que ha transformado unos 130.000 litros de agua de mar en agua potable. Es un modelo muy eficiente desde el punto de vista energético, funciona a 12 voltios, y la mayoría de las veces trabaja solo con la energía de los paneles solares. Tiene 3 bombas, de las que dos las he cambiado 3 veces y la otra la han recalibrado y ajustado otra vez, el salinómetro 3 veces, y el medidor de flujo dos veces. Os hacéis una idea de las veces que la he desmontado y remontado. Ya nos conocemos, Es americana y las piezas son difíciles de conseguir y caras. Nos llevamos bien pero no somos muy amigos.

Hemos decidido comprar otro juego completo de bombas de repuesto, y además comprar otra potabilizadora. Ahora llevamos 2. Esta segunda es australiana, la venden en kit, www.Watermakersaustralia.com y me la monté yo mismo, aunque tuve ayuda de mi amigo Dorival con la instalación de unos relés. Tiene una característica curiosa, las potabilizadoras necesitan una bomba de alta presión, y esta utiliza una Karcher de las que se usan para limpiar con agua a presión. Eso la hace muy barata y además no tiene piezas cautivas, espero se porte mejor que la primera. Ha habido que hacer bastantes cambios, a bordo para encajarla, mover la antigua para hacer sitio y poder poner el nuevo juego de filtros. Adaptar soportes para la nueva membrana, pasar conducciones y de paso cambiar todos los grifos de distribución a los tanques. Conexiones eléctricas de 12 y 220V, y encastrar en una mampara un nuevo cuadro de mandos. He estado bastante entretenido. Os dejo unas fotos de eso. Ahora voy usando una u otra indistintamente.

Tengo la teoría que las piezas del barco tienen alma. Si tde algo ienes una sola opción, se vuelve caprichosa, pero si esta duplicada o llevas el recambio, no protesta, le gusta seguir de titular, no falla y yo me ahorro problemas. Veremos si se cumple con la potanilizadora.



el modelo a montar



el manual



el kit



casi acabado



en plena instalación



la «bomba»



Con Dorival



no es tan sencillo
como parece



vamos a cortar el mamparo



y así ha quedado

Seguimos con la lista de averías: la electrónica Raymarine. Llevamos meses

volviéndonos locos, de repente el AIS emite un mensaje que ha perdido la señal de GPS, otras veces perdemos todos los datos y hay que reiniciar todo. Otras se directamente se para. Un sinvivir. Siempre pienso que, en medio de un paso o un sitio comprometido, me va a dejar colgado.

Además, la sonda gráfica ha dejado de funcionar, y la rueda de la corredera se ha vuelto excéntrica por el uso, y gira a diferente velocidad según el movimiento del barco. A la lista de cambios, le añadimos, una corredera, una sonda gráfica, una antena del GPS, y varias horas de técnico a bordo que no solucionó nada, pero si lo conseguimos por internet con la casa Raymarine directamente. Hubo que bajarse nuevo software, etc. Ahora parece que funciona todo. Como no nos fiamos y lo único que no hemos cambiado es la veleta, nos hemos comprado una de recambio que va bien guardadita. Tras muchas pruebas y muchos intentos frustrados, ahora parece que funciona bien. El fallo era uno de los lectores de tarjetas de cartas electrónicas, las conexiones de una unidad que hace de hub, una versión de software y una antena de GPS oxidada. Todo a la vez. A la lista de cambios incluimos unos altavoces supuestamente sumergibles, que hemos descubierto no lo son.





Las velas se hacen viejecitas, ya os contamos que al llegar a Australia rompimos el

génova y tuvimos que poner uno nuevo, ahora hemos mandado a reparar la mayor, recoserla y cambiar la polea del rizo uno, esa polea la hemos roto ya 2 veces. Ahora la hemos sustituido por un anillo de baja fricción, a ver si esto aguanta.

También está en sus últimas el código 0, hemos encargado uno nuevo a Hood Australia, de mucho más grosor, 2,5 oz de gramaje, para que aguante más. De paso hemos cambiado todo el sistema del enrollador para poder usarlo desde el timón y no tener que ir a proa para enrollarlo cómo hasta ahora. Algunas horas de bricolaje, un poco de trapecista, una subida al palo a cambiar arraigos de polea de driza y unos cabos y poleas nuevas. Nuestro velero Ian, ha participado en la Sídney Hobart 29 veces y la ha ganado 2. Una vieja gloria.





nuestro nuevo velero



preparando aparejillo para el enrollador



nuevo set de anillos







asi deberia ser el rizo



reparación de fortuna

El mantenimiento no cesa: motores y generador requieren su cariño, cambios de algún manguito, impellers, filtros, aceites, anticongelante y compramos recambios para 3 años. Eso son más de 50 litros de aceite, o 30 de anticongelante. En muchas partes de Asia son difíciles de encontrar.

Un elemento crucial es el molinillo del ancla, llevamos un motor y una caja de transmisión de recambio, que hemos cambiado y reparado un par de veces también, y varios juegos de relés. Esta vez hubo que mecanizar tornillos que lo sujetan, los habíamos desmontado tantas veces que se habían pasado de rosca.

Los cristales de los Leopard son una pesadilla para todos sus propietarios, nosotros hemos pegado cristales en los sitios más exóticos de planeta: Antigua, República Dominicana, Guatemala, Colombia, Panamá, Polinesia Francesa, Nueva Zelanda y ahora Australia. No hay cristal del barco que no hayamos desmontado por lo menos una vez, algunos como el del techo del salón los hemos pegado ya 4 veces. Creo que suman 15 cristales repegados. A ojo calculo en más de 380 los tubos de silicona gastados en estos años, bueno siempre llevo mas de una docena por si acaso hay una emergencia. ¡Ah, he probado 5 marcas diferentes!

La silicona se quema con el sol, tiene una vida limitada, alguno de los portillos ya es la segunda vez que lo desmonto y lo vuelvo a montar, y claro esta vez me ha tocado hacer 3. Los portillos tambien los he pegado todos una vez por lo menos.





El barco tiene una parte de vida doméstica, la cocina y demás. Hace un año y medio en Papeete cambiamos la cocina, el año pasado en Nueva Zelanda el microondas, Ahora le ha tocado el turno al lavaplatos, y la batidora. Las placas electrónicas se oxidan con la humedad y no se pueden repara. La nevera principal, llevamos 3, también falló, pero se detectó la fuga de gas, se taponó, se rellenó de gas y vuelta a funcionar.



Optimized by www.ImageOptimizer.net



Llevamos un sistema de detección de gases, del que he tenido que cambiar los sensores (tres veces) y ahora hasta la unidad principal.

Otras cosas son mantenimiento periódico, pero esta en la lista de cosas a hacer y pagar, cómo revisar la balsa salvavidas, (cada 3 años) cambiar las bengalas y sistemas de emergencia, y revisar extintores (cada año), bueno esta vez son todos nuevos.

Hay cosas que son un incordio, el hidrogenador es una de ellas, cuando funciona va muy bien, pero se estropea bastante, sólo lo arreglan en Francia, y ya ha hido a la casa a reparar, 3 veces. Sólo en portes cuesta una fortuna, y cada vez que lo monto hay que soldar las conexiones, pues los cables pasan por los pasacascos

estancos pero los enchufes no, y me resulta difícil cada vez que lo hago que me quede bien. Esta vez lo conseguí.





Hay cosas menores, pero que cuesta sacar de la lista de cosas que hay pendientes, sustituir cierres de cajones, un espejo, luz de timón, desmontar y repasar stoppers de drizas, incluso cambiar el quemador de la barbacoa , etc. Parecen cosas menores, pero localizar las piezas, eso ya es un reto, luego en función de su plazo de entrega debes deducir por dónde pasarás y cuando y si hay alguna dirección que puedas usar para que te las recepcionen y las recojamos cuando lleguemos.



Y me dejaba para el final la obra gorda. Los aluminios de los marcos de las puertas y ventanas de la marca Lewmar son anodizado y lacados en negro y malísimos. Tanto que ya hace 4 años, cambiamos todos los portillos del barco, y ahora vuelvo a estar reclamando al astillero que me vuelvan a mandar un juego nuevo porque vuelven a estar corroídos.

Una de las cosas que mas disgustado me tenía es que esta corrosión, también afectó a la puerta de entrada principal, ya los marcos que la sujetan. Es una pieza enorme de 2m de alto y más de 4m de ancho, que con cristales y todo debe pesar más de 50 kilos. Después de varias reclamaciones muy educadas, el astillero hizo que Lewmar me mandara un juego nuevo de todo eso desde Inglaterra a Australia, y aquí la teníamos que montar. Y ese es el problema, viene en dos piezas enormes- Cuando construyen el barco nuevo, muchas partes de la cubierta no están

montadas. Y es fácil de poner, pero como me dijo un técnico de la fábrica, construimos el barco alrededor de ese marco y esa puerta. Ahora después de muchos mails nadie ha sabido explicarnos cómo hacerlo. De hecho, estoy todavía esperando el manual de instrucciones del astillero para que nos digan cómo hacerlo. Mi solución fue cortar el marco en 3 partes pequeñas y luego volverlo a montar. Ha supuesto tratar con pintura especial las partes cortadas y ha quedado bien. Ha sido una peripecia de primera, que nos ha supuesto un retraso en nuestros planes, algún enfado con los contratistas y alguna bronca. Pero ha quedado como nuevo.



140. Obras en el Plan B











140. Obras en el Plan B





Pensábamos que el Leopard era mas resistente. No hemos tenido problemas estructurales como otras marcas, pero si le pasan muchas cosas, que se pueden considerar cosméticas o de los equipos del barco. Pero dan mucho trabajo.

Se notan las millas que lleva bajos las quillas, o mejor dicho los saltos que da con las olas y las horas de sol tropical, que lo quema todo.

En nuestros protocolos de mantenimiento hemos tenido que incluir una sesión de apretar tornillos cada 6 meses, revisar contactos eléctricos cada 3 meses, y eso es bastante farragoso.

Ahora estamos ya en orden de marcha para todo lo que queda del año 2025, Tenemos muchas ganas de navegar, y de aventuras aún más.



Te te gusta comparte:

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