

Estamos contentos con el barco, no hemos tenido nada importante, y los pequeños defectos que nos tienen que corregir en garantía, esperamos a hacerlos en un lugar donde los servicios náuticos estén un poco desarrollados.

Brasil tiene muchos kilómetros de costa, mas de 9.000, pero la náutica está muy poco desarrollada, por varios motivos, la economía, que no les da para comprarse barcos. Los impuestos, todo lo de importación está gravado con un 100%, y la falta de instalaciones náuticas.

Solo en el sur alrededor de Santos, y Angra dos Reis, es dónde están todos los importadores y las empresas distribuidoras y de servicios. A medida que vas hacia el norte cómo nosotros, cada vez es todo mas precario. Una pieza puede tardar mínimo de 15 días si está en el país, y un par de meses si la traen desde fuera.

Como decía, el barco nos funciona muy bien, pero desde Santa Helena, arrastramos un problema de entrada de agua por un eje del timón. Hemos navegado así, una 5.000 millas, pero últimamente el problema se ha ido agudizando.



Quería esperar al Caribe, allí están todas las empresas de servicios, hay de todo y puedes escoger. Pero me he ido preocupando más, a medida que la entrada de agua era mayor, así que decidimos buscar u lugar dónde sacar el barco del agua.

Y aquí aparece el gran problema, sólo hay travel lifts con la anchura suficiente para nuestro barco, 7,5 m. En Santos, y ninguno más en todo el país. Estamos en Salvador, a 1.500 millas de Santos, y casi 3.000 del caribe y sin un varadero en condiciones por el medio.

En la bahía de Salvador, hay muchas pequeñas dársenas y pequeños clubes, y empezamos nuestra peregrinación.

En ninguno tienen ni grúa ni travellift, y la mayoría tiene rampas de varada. En ese punto se trata de encontrar un remolque que se pueda adaptar y aguante nuestro peso, 20 tn.

En algunos nos proponen fabricarnos el carro a medida, pero la mayoría nos enseñan nada que nos sirva.

En una marina, nos proponen que hablemos con la Armada de Brasil, y después de esperar mas de una semana para una cita, nos recibe un comandante y su equipo de ingenieros navales. Disponen de un sincrolift para barcos de 300 tn, y lo ponen a nuestra disposición. Nos las prometíamos muy felices cuando después de tres meses buscando un lugar seguro, por fina hay una buena oportunidad, pero nuestro gozo se fue al pozo cuando nos pidieron 5.500e, por un servicio que tenia que costar 750! Así que nos vimos obligados a renunciar





En un Aratu late Club, parecía que tenían un remolque con la capacidad suficiente, e incluso teníamos hora y fecha, cuando poco antes de empezar la maniobra nos comunican que no se hacen responsables y que su carro no creen que aguante. Típico de Brasil, poca información, muchas veces incompleta, y al final no .

Mi preocupación era alta, habíamos hecho una pequeña navegada, con fuerza 6 y mucha mar, y las bombas de achique no paraban. Había que encontrar un modo u otro de varar y reparar

Al final, en una marina medio industrial, conocimos a un francés, que construía catamaranes, aunque ahora sólo se dedicaba a reparar barcos comerciales. Phillipe, que así se llama que nos proponía usar las mareas para poner el barco en una rampa sin carro y cuando baje el agua, se quede en seco. Aprovechar la marea baja para hacer la reparación y volverlo a montar.

Contado así parece sencillo, cuando estudias los detalles, descubres que el timón lo debemos sacar antes de ir a la rampa, ya que de otra forma allí no hay espacio para sacarlo.

Así que hay que sacar el timón, que no flota, lo amarramos mal y se nos hundió. no me quedo otra tuve que bucear para sacarlo.



Navegar hasta la rampa, con un solo timón. Eso no tiene nada de especial, pero asusta cuando lo piensas.

Fijar el barco para que cuando baje la marea, unos 2m, se quede en su sitio, y luego empezar a desmontar y limpiar.



La reparación es sencilla, el cojinete de la parte inferior, va unido al casco con silicona, y o esta no era de buena calidad, o pusieron demasiada y entonces con el esfuerzo va cogiendo juego y se filtra el agua. Sólo hay que desmontar, limpiar y volver a montar.











No fue necesario cambiar ninguna pieza, sólo un tubo de silicona de 15€, pero la maniobra ha tenido lo suyo.

Impresiona la primera vez que el barco se queda en seco cuando baja el agua, y tarda doce horas en volver a flotar.

51 Y una de reparaciones







Cómo el barco llevaba un año en el agua, y estas aguas están muy calientes, crecen un montón de moluscos y algas, así que aprovechamos a ponerle la pintura en la parte de debajo de los cascos nueva, que aquí la llaman la “venenosa”, los ingleses

antifouling, y nosotros la patente.



Las otras cosas son mas rutinarias, cambios de aceite, filtros de gas-oil, impellers de bombas de agua. Apretar tornillos, parece ridículo, pero con mas de 7.000 millas navegadas, siempre se afloja alguno, guías de cajones, puerta de la nevera, de los carriles de los sables en el palo, etc..





Y algunas cositas eléctricas, algún fusible, un relay, y un extractor de humos, y un detector de alarma de gases.

Ahora con el casco limpio, nuestra velocidad ha aumentado mas de un nudo estamos a punto para las grandes travesías que nos quedan.



Te te gusta comparte:

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