

Hemos llegado a finales de noviembre estamos en Chesapeake, nuestro visado en USA se termina en 15 días, hace bastante frío y es hora de irse de nuevo al sur.

Estos posts no están publicados en tiempo real, nos pasan demasiadas cosas para poder contarlo todo sin prepararlo un poco. Así que, aunque leáis esto en enero 2021, en realidad sucede a finales de noviembre 2020. Los que os gustan aventuras de navegación este es vuestro post. Y además no tiene ninguna nota de historia.

Hay que dejar los USA, hemos estado fondeados en Hampton, un puerto en el que ya estuvimos en julio, cerca de Norfolk, y nos preparamos para nuestra última larga travesía del año. Hemos decidido dejar el Barco durante nuestra escapada a casa por Navidad en la República Dominicana.

La razón principal, es que debido al Covid, nos queremos asegurar que nos dejan volver, al barco claro, y que además tenga vuelos directos con España.

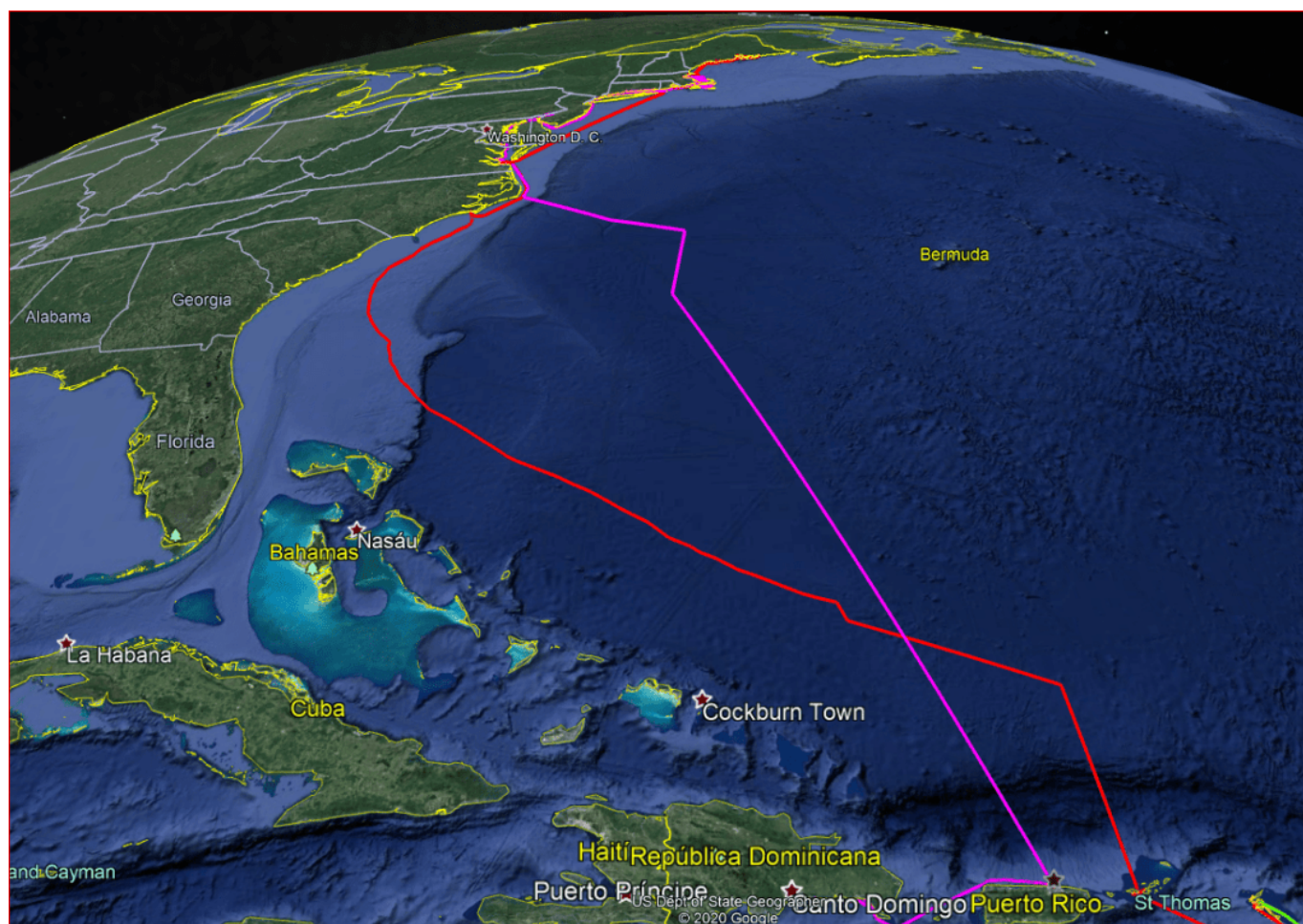
Cómo nos quedan unos días de exención de visado, hemos decidido apurarlos y que, a la RD, iremos pasando por Puerto Rico. Están muy cerca, apenas 80 millas y si el tiempo es malo o la salida se retrasa, siempre podemos ir a RD directamente.

La ruta es directa, al “subir”, es decir venir del caribe al norte, el pasado mes de junio fuimos hacia el oeste para subirnos en la corriente del golfo y así aprovechar su empuje, y aun haciendo una ruta mas larga nos ayudó mucho.

Ahora al bajar, ir hacia el sur, es mucho más complicado, de entrada, estamos en invierno, y algunas tormentas tropicales todavía colean por el caribe, y se cruzan con algunas tormentas típicas de invierno. Escoger el momento de salir es muy importante.

En rojo la ruta que hicimos en junio al ir al norte, en violeta la de descenso al sur.

87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas



ruta de HAMPTON, VA A SAN JUAN, PR

Para eso volvemos a contactar con Chris Parker y sus servicios de meteorólogo personalizados.

La ruta como decía es muy compleja, como la corriente de golfo va pegada a la costa, o casi, hay que salir muy mar a dentro, y luego ir hacia el sur.

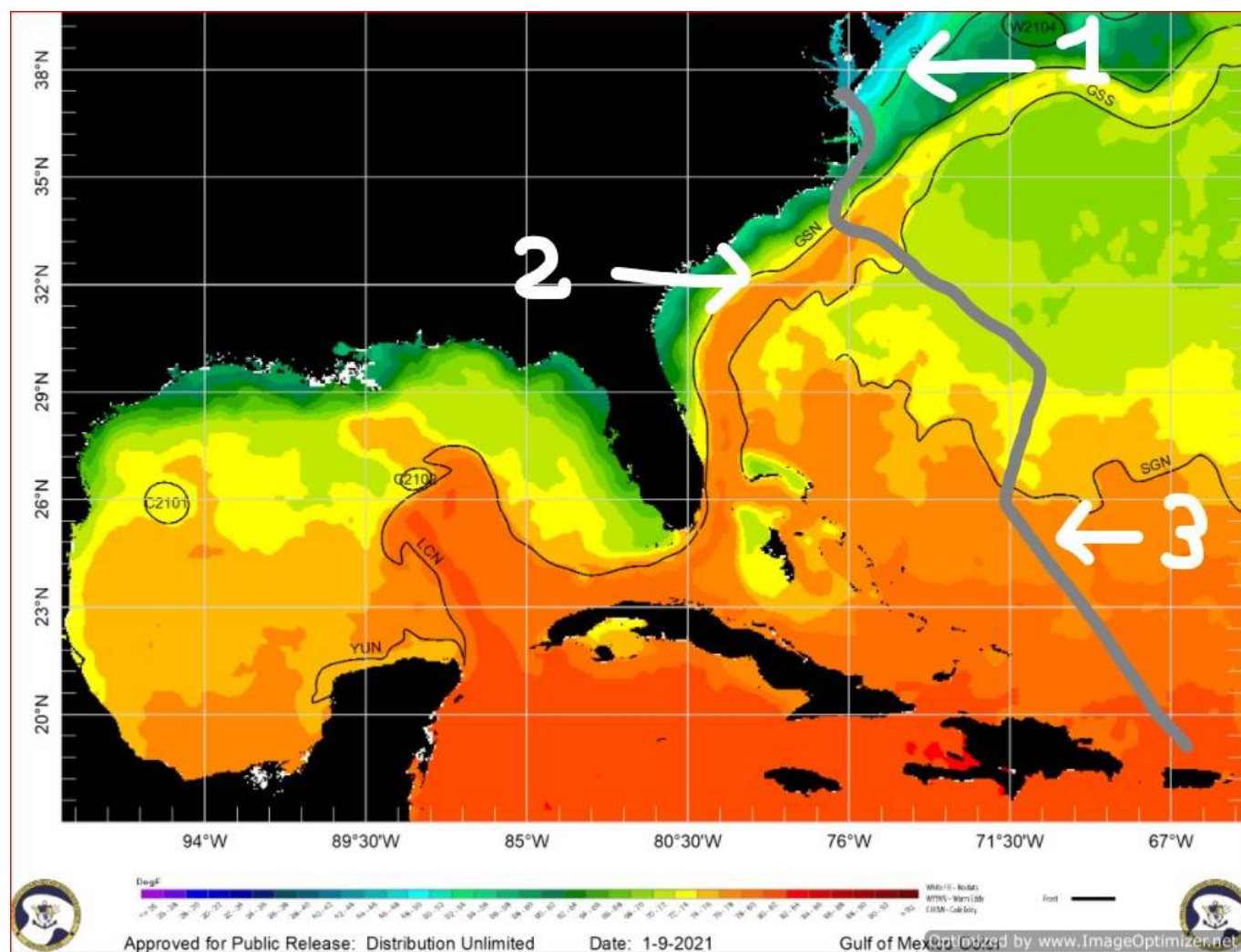
En la siguiente imagen , en realidad no es de noviembre, si no de enero, pero sirve para explicar cómo se ve la corriente del golfo

1 la corriente de Labrador, fría y que viene del norte y explica porque el agua estaba a 12º

2. la corriente del golfo, roja anaranjada que sube.

87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas

3 en Gris nuestra ruta aproximada.



La mayor parte de la navegación se hace en el famoso triángulo de las Bermudas (triángulo equilátero entre Bermudas, Puerto Rico y Miami). En realidad un mito creado por un periodista del Miami Herald en 1950. Basado en desapariciones de barcos y aviones a principios y sobre todo a mediados del siglo XX, pero ya hemos dicho que en la costa este de los USA hay miles de barcos hundidos.

Nuestra ruta Hampton, en Virginia hasta San Juan, en la costa norte de Puerto Rico, en línea recta son unas 1.230nm (nautical miles). Nosotros tenemos que hacer una ruta un poco más larga, unas 100nm más, supondrá unas 1330nm en total. Vamos a dos, y tenemos que organizarnos bien.

Lo primero ha sido ir a Norfolk a hacer los papeles de salida, tantos meses sin visitar las aduanas, casi se nos olvida cómo hacerlo. Y una vez más el Oficial de la CBP (Customs, Border Protection Department) no sabe muy bien que papel darnos. Al final nos da un certificado de salida, por si no llegamos a Puerto Rico, y acabamos en República Dominicana, poder demostrar de dónde venimos.

En Norfolk, está una base de la OTAN y una de las bases navales mas importante de los USA, y navegamos por delante, y muy cerquita de los barcos que tienen amarrados, y que ocupan casi tres millas de muelles. Varios portaviones, barcos de transportes, fragatas, barcos hospital, hay mucho de todo.

También aquí como en otras ciudades la Navy tiene algún museo naval y un barco de guerra retirado que se puede visitar, el Wisconsin, de 1943 uno de los mayores destructores de su época, participó en las batallas de Iwo Jima, Okinawa, y en la guerra de Corea. Recientemente famoso por ser el que primero lanzó los misiles sobre IRAK en la primera guerra del golfo y que todos vimos por la tele.

87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas



87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas



87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas



87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas





Estamos también a principio de la ICW, la Intracoastal Waterway, desde aquí hasta Florida unas 1550 millas de canales. Nosotros no la podemos usar, nuestro palo es un metro mas alto que la altura libre de los puentes. Hay unos cuantos barcos a punto de ir al sur, el tiempo es bastante fresco, llueve y está desapacible.

Decidimos ir a Hampton a esperar, en la bahía de Norfolk sopla mucho, hay ola y es muy incómoda. Son casi 15 millas, las disfrutamos viendo los barcos de guerra otra vez.

Primer contacto con Chris Parker nos da dos opciones, bueno tres. Las dos primeras muy malas y la tercera esperar 4 días. Para que os hagáis una idea, en la primera nos hacía navegar hasta Bermudas, unas 660 millas hacia el este, pero con vientos de 30 a 40 nudos de través, para llegar allí antes de la parte “fuerte” del temporal,

para lo que deberíamos asegurar una media de mas de 7 nudos. Luego esperar allí, 4 días a una nueva ventana de tiempo y poder bajar hacia el sur las siguientes 850 hasta PR. Apetecía poco. En realidad nada.

El tiempo se endurece, por el día no pasamos de 10º, una noche llegamos a los 4ª y el agua está a 12ª, no tengo ni intención de bucear para comprobar nada. Por suerte la calefacción funciona bien, pero debemos tener el generador en marcha. Hemos llegado a tenerlo casi 20 hora al día.

Hemos descubierto que climatizar un catamarán es complicado, el aire caliente se va hacia arriba a la cabina central y los cascós, mas cerca del agua y más bajos siempre están fresquitos. Decididamente no iremos a latitudes bajas con el Plan B, necesitaremos un Plan C (C de Calentito). Pero para lo que hacemos con el Plan B nos va estupendamente.

Al final la salida se retrasa sólo tres días, la estrategia es ir hacia el sur, costearlo entre la corriente del golfo y la costa, para luego cruzar las 60 millas que ahora tiene la corriente a la altura del cabo Hatteras, y luego a vela hacia el oeste, el máximo. Mas adelante parece que el viento será del N NE, y nos permitirá ir hacia el sur. Veremos.

Para los aficionados a la navegación Este es el primer parte de Chris Parker. Los no apasionados os saltáis los párrafos azules.

17-Nov-20 15:55 - EMAIL NOTE

Joaquin:

If departing mouth of ChesapeakeBay on Wed18 morning, heading for the E Caribbean, I think we have 2 choices, and I'll detail them below:

ONE: Depart mouth of ChesapeakeBay early Wed18 morning, and move as quickly as possible to the E-then-SE, and arrive Bermuda Sat21 night or early Sun22 morning. This gives you 4 days (96 hours) or a bit less to travel 650mi, so you will need to average about 7k.

You wait in Bermuda until next departure which may be about Tue24.

TWO: Depart mouth of ChesapeakeBay on-or-about Sat21.

MORE DETAIL:

ColdFRONT is passing Bermuda and moving into Bahamas today, and stalls in the

sub-Tropics Thu19, then lingers and festers.

Weak TropicalWAVE may move W and merge with FrontalTROF about Fri20, and becomes the catalyst to develop an IMPULSE of energy along FrontalTROF on late Fri20-Sat21, which may develop into a sub-Tropical or Tropical LO in the Sun22-Mon23 timeframe.

Mon23 night the IMPULSE / LO accelerates NE and out of the NW Atlantic.

ROUTING A:

If you were to depart ChesapeakeBay Wed18, then:

If you try to head generally SE for the E Caribbean (or if you go to Bermuda but fail to arrive by about Dawn Sun22), then you encounter building ENE@30-35g40, with 10-15' seas for about 24hrs-or-so in CompressionZone as you approach the FrontalTROF...THEN after passing thru the FrontalTROF you get another 24hrs of SE-S@20-30g40...and then wind dies for a couple days.

ALSO, in the above scenario, if the LO develops more than we expect, then there is a meaningful risk of conditions worse than detailed above.

So you get beat-up for a couple days then no wind for a couple days. Yech!.

ROUTING B:

If you were to depart ChesapeakeBay Wed18 but sail more to the S, to get on the W side of the developing IMPULSE, then you still get the building ENE@30-35g40, with 10-15' seas for about 24hrs-or-so in CompressionZone as you approach the FrontalTROF...but once through the FrontalTROF wind becomes light for several days.

IF you stay W of the IMPULSE / LO, then there is little-or-no risk conditions will be much worse than expected.

However, you will need to do lots of motoring (maybe 3-4 days) to get your East-ing.

ROUTING C (DELAY DEPARTURE):

If you wait and depart ChesapeakeBay on-or-about Sat21 (might be Fri20 but probably not / might be Sun22, but I think Sat21 will work best):

Este es con el que salimos de Hampton

SUBJECT: CWF5 - Depart: Norfolk - To: SanJuanPR - (sc) PlanB for Life - Leopard 45'

SENT: 20-Nov-20 13:18

MESSAGE:

I would depart mouth of ChesapeakeBay late afternoon (just before Sunset) Fri20. Initially wind may be S-SSW, so you'll sail close reach to the SE...but during Fri20 evening wind veers SW, and you can alter course to the SSE-S...then wind overnight veers W, and you can sail S to GulfStream.

GulfStream:

ALL locations in degrees-minutes...NOT degrees-decimal degrees!!!:

Pass off Hatteras near 35-08N / 75-20W, then continue S to:

ENTER GulfStream near: 35-05N / 75-20W

EXIT Stream near: 34-40N / 74-40W

Continue SE for a few miles if necessary to get out of any remaining N-NE flowing current, then sail SSE-S, as detailed below.

Wind-less sub-Tropical RIDGE lies near Hatteras and GulfStream Sat21. You may see a little light N-component wind off Hatteras area Sat21 morning, but very mild.

S of GulfStream ENE winds build, and continue building as you move S into a Compression Zone N of persistent TROF offshore.

More about that TROF:

IMPULSE along W-moving TropicalWAVE passed near 25N/65W Fri20 morning, and continues moving W-WNW to 25N/70W Sat21 morning, and merges with FrontalTROF which is nearly stationary from S of Bermuda thru S Bahamas.

Once merged, the IMPULSE / WAVE amplifies FrontalTROF, and it's possible (20%) a Tropical (or sub-Tropical) LO forms at the IMPULSE which begins lifting N-then-NE along TROF. If there were a Tropical LO, it would be within 150mi of 30N/70W Sun22.

Regardless whether the feature is just an IMPULSE of energy or a Tropical LO, it will accelerate NE-ward, and exits W Atlantic by Sunset Mon23.

We suggest you move mostly SSE-S from GulfStream EXIT and move W-then-S of the IMPULSE of energy, with favorable wind directions (NE-E), at reasonable speeds

(max 20-25g30k).

Once S&W of the IMPULSE (sometime late Sun22 or Sun22 night), your wind collapses, and you can begin motoring ESE-SE.

Beginning Mon23 night you'll see building NW wind associated with ColdFRONT, then brisk wind arrives with the ColdFRONT late Tue24, and persists as wind direction veers N<NE Tue24 night-Wed25. During Tue24-Wed25 you will sail SE, with a gradual turn to SSE.

Gradually during Thu26-Sat28 your NE winds collapse, and you can motor to SanJuan from wherever you lie.

FORECAST:

NOTE: the «<» symbol describes a TREND in conditions over specified timeframe and should be read as the word BECOMING.

Fri20 afternoon-evening, departing mouth of ChesapeakeBay then turning SE along or off the VA Coast:

SW@10 departing mouth of ChesapeakeBay, then 180-220@12-15g20, wind-chop 3-4' off VA Coast, STRATEGY: sailing close reach generally to the SE-SSE (precise course not important, just sail a nice comfortable close reach).

Fri20 overnight, approaching Hatteras: 220@10-15g19<270@6-12g15, wind-chop 2-4'<1-3', STRATEGY: sailing<motorsailing on a course which is eventually toward GulfStream ENTRY of 35-05N / 75-20W.

Sat21, in GulfStream: wind veers from W<N<ENE@6-12g15, wind-chop 1-3', but 2-4' in GulfStream, STRATEGY: motoring.

Sat21 night, near 34N / 74-20W: 070@10<16-20g25k, wind-chop 2'<5-6', STRATEGY: motorsailing<sailing beam reach to SSE, course 160T.

Sun22, near 33N / 73-45W: 060-090@18-24g30, wind-chop 6-8', STRATEGY: sailing SSE-S in beam reach (course 160T-180T).

Sun22 night, near 32N / 73-20W: 070-100@15-22g28<variable under 10k, wind-chop 5-7'<3', STRATEGY: sailing SSE-S on beam reach or close reach, then motoring course 140T.

Mon23, near 31N / 72-20W: variable under 10k<300@10-14g17, wind-chop 0-2'<2-4', STRATEGY: motoring 140T<sailing broad reach or downwind on either tack.

Mon23 night, near 30N / 71-20W: 300@12-14g17<350@22-25g30, wind-chop 3-4'<7-9', STRATEGY: sailing broad reach to SE.

Tue24, near 29N / 70-20W: 000@25g33<020@30g40, wind-chop 9'<12', STRATEGY: sailing SSE-S on very broad reach for speed/comfort.

Tue24 night, near 27-45N / 70W: 020@30g40<040@24-27g35, wind-chop 12-14'<10-12', STRATEGY: same.

Wed25, near 26-30N / 69-40W: 040@24-27g35<22-25g32k, wind-chop 10-12'<8-10', STRATEGY: same.

Wed25 night, near 25-15N / 69W: 040@22-25g32<050@20g25, wind-chop 8-10'<6-8', STRATEGY: sailing beam reach to SE-SSE.

Thu26, near 24N / 68-20W: 050@20g25, wind-chop 6-8', STRATEGY: same.

Thu26 night, near 22-45N / 67-40W: 050@20g25<070@10-13, wind-chop 6-8'<3-4', STRATEGY: sailing close reach to SE-SSE.

Fri27, near 21-30N / 67W: 070@9-14g17, wind-chop 2-4', STRATEGY: sailing close reach toward SanJuan.

Fri27 night, near 20-15N / 66-30W: 070@9-14g17<variable NE-ENE@6-12g15, wind-chop 2-4'<1-3', STRATEGY: sailing or motorsailing toward SanJuan.

Sat28, approaching SanJuan: variable NNE-ENE@6-12g15, wind-chop 1-3', sailing or motorsailing to SanJuan.

SUGGEST you request another forecast no later than Mon23, so we can refine brisk wind Mon23 night-Wed25, and lighter winds after Wed25.

Of course we can also talk on SSB Voice Nets mornings & evenings:

7:30amEST (1230 utc)

5:00pmEST (2200 utc)

On 8.137 & 12.350 USB

Any questions, let us know...Chris.

Este es otro, ya recibido en alta mar, a mitad de travesía.

SUBJECT: CWF2 - Depart: 27-06/070-31 - To: SanJuan - (sc) PlanB for Life - Leopard 45'

SENT: 26-Nov-20 00:32

MESSAGE:

SanJuan is about 570mi from your Wed25 afternoon position, bearing 154T.

You should arrive SanJuan about Sun29 morning.

NE-ENE Trades are quite brisk Wed25 night, seas build a bit more.

Thu26 brings slight moderation of wind speed, but veering ENE, and seas remain large.

Thu26 night-Fri27 wind backs from ENE<NNE while moderating, and you're lifted up nicely.

The last 24hrs into SanJuan Sat28 morning-Sun29 morning wind is N-NE but under 10k, and you're motoring.

So...your course in the relatively brisk wind/seas and ENE direction much of the time thru Fri27 is NOT critical - you can sail 160T or even 170T at times and be perfectly fine...because you'll see wind backing NE or even NNE on Fri27 night...and very little wind Sat28-Sat28 night.

FORECAST:

Wed25 night, near 26N / 70W: 050@20-22g28<070@18-20g26, isolated squalls to 30k, wind-chop 6-8, SWELL 9'/9secNE. STRATEGY: sailing beam reach or slightly close reach course 160T-170T.

Thu26, near 25N / 69-40W: 070<060@17-20g25, isolated squalls to 30k, wind-chop 6-7', SWELL 8-9'/9secNE-ENE, STRATEGY: same.

Thu26 night, near 23-40N / 69-10W: 060@18-20g25@14-17g21, wind-chop 6-7'<5',

87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas

SWELL 8-9'/9secNE-ENE. STRATEGY: same.

Fri27, near 22-30N / 68-30W: 060@14-17g21<040@12-15g19, wind-chop 5'<4', SWELL finally settles from 8'<7'/9saecNE, STRATEGY: sailing close to beam reach (close-reach-apparent), course 160T<140T.

Fri27 night, near 21-30N / 66-50W: 040@12-14g17<030@7-10, wind-chop 3-4'<2'. SWELL 6'/9secNE, STRATEGY: sailing beam reach<motorsailing toward SanJuan, course about 135T.

If you have questions or need another forecast, let us know...Chris.

Luego durante la travesía nos lo actualizará varias veces. Como ya he contado lo recibimos desde la BLU y el módem en nuestro PC a bordo.

Llevamos bastantes millas, estoy muy acostumbrado a navegar, pero reconozco que en esta ocasión estoy bastante nervioso. Me preocupa el frío de los primeros días, por lo que pueda limitar nuestro descanso y la meteo.

Empieza la rutina pre-viaje , recoger bicis, ropa de calle, cacharros que se puedan mover, y estibar todo para el incesante movimiento del cata. Preparamos para tener a mano, ropa técnica de navegar, ropa polar, trajes de supervivencia, bolsa estanca para ropa de abrigo seca, bolsas estancas para carteras, teléfonos, dinero. Bolsas estancas con comida, latas, galletas energéticas, comprobar agua bolsas, baterías VHF recambio cargadas y de recambio, linternas materiales de seguridad, y un largo etc. Los chalecos salen a cubierta, van a ser nuestros compañeros durante 8 o 10 días.

Montamos el Hydrogenerador, que tuvo una avería de contactos interiores y durante el verano mandamos a Francia a reparar y que recibimos hace tres semanas. Nos ayuda a mantener las baterías cargadas durante la navegación nocturna, ya que lógicamente las placas solares no funcionan. Las noches son largas, a efectos de placas estas sólo cargan 10 horas, es decir necesito 14 horas de carga de baterías alternativa. La ventaja es que con el frío las neveras trabajan poco.

Por supuesto check lista de motores, generadores, niveles aceites, sentinas. Una bomba de achique falla, cambiamos bomba e indicador de nivel y secamos sentinas con esponja, bien sequitas, no es cuestión de tener dudas si aparece agua. Un

ultimo repaso a toda la jarcia, grilletes, cabos de rizados. Y descubrimos que cuando sacamos la funda de la mayor para recoserla en Annapolis, al volverla a montar habíamos puesto un par de cabos cruzados. Nunca es suficiente el chequeo previo. Aquí la habríamos liado, en mar abierto y con mucha ola, hay previsión de mas de 3 y hasta 4 metros, subir al roof, a despasar un cabo y volverlo a pasar no es fácil y es bastante peligroso.

Pasamos los tres días de espera, preparando todo: Mónica se dedica a cocinar los platos que luego con el movimiento serán más difíciles de preparar. Sepia con albóndigas, pollo al Curry, estofado, quiche, tortilla de patatas, etc. Nos queda tiempo para ir al peluquero y hacer las últimas compras en un país que tiene de todo.

Aprovechamos para hacernos un test COVID, no sea que nos aparezcan síntomas durante el viaje, y por si nos lo piden al llegar, pues nadie sabe exactamente si lo piden o no. Cómo toman sus precauciones, no hay sala de espera, los pacientes-clientes esperan en el coche. Cómo no tenemos, nosotros esperamos sentados en la acera. Nos hacen historia clínica y nos toman los datos por teléfono.

87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas



esperando turno



Por fin nos dan luz verde, salida prevista a la puesta del sol, primeras horas a motor. Eso nos da la ventaja que podremos dormir e iremos descansados.

La primera noche es fría, pero ya estábamos preparados, al principio a motor, al cabo de dos horas ya a vela, ni subimos al puente, navegamos desde dentro, tenemos nuestro repetidor de datos e incluso el piloto automático. Solo salimos para comprobar de vez en cuando que todo va bien. Vamos con ropa térmica, polares, abrigo, guantes y gorros. Como si fuéramos a la nieve.

Hay tráfico de barcos, pero vamos cerca de la costa y no nos afecta a penas.

87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas



Al día siguiente por la mañana, a mediodía entramos en la corriente del golfo. Y poco a poco empieza a cambiar todo.

Mientras navegamos, controlamos la presión atmosférica, la temperatura exterior y la del agua, y en este caso empieza a subir rápidamente, a las 4 horas de estar en la corriente el agua está a 20°C. Y la temperatura ambiente cambia radicalmente. Al final del día llegara a 25ª y al día siguiente a 28º.

Ese mismo día por la tarde ya voy en pantalón corto. Se me hace raro, sin coger el avión, “sin salir de casa” pasar de ir con ropa invernal a veraniega, en menos de 20 horas.

Es curioso, pero eso da una sensación de navegación como si fuera menos peligrosa.

La calma dura poco, a las 30 horas de la salida, y como estaba previsto, empieza el viento, directamente vamos con dos rizos, es del W, pero pasa a N rápidamente, vamos ciñendo.

Viento fresco es igual a ola corta, y aquí empezamos a echar de menos nuestro antiguo Wall Street, el viaje al que sólo le faltan 950 nm va a ser de ceñida con mucha ola de través o a por la amura.

Los golpes de las olas y el ruido empiezan a ser constantes.

Descubrimos que en la cabina no se puede dormir, demasiado ruido. Decidimos usar una de las opciones que hasta ahora apenas habíamos usado: la cama en el salón. Nuestra mesa se baja, y tenemos unas colchonetas que ajustan, nos queda una zona "chill out" de 2x2m, más que suficiente para los dos.

Esa será nuestra zona de descanso durante las largas noches, aunque las primeras 48 horas lo fue durante todo el día también. Luego lo desmontamos durante el día y lo volvemos a montar durante la noche.





El barco se mueve mucho, no escora, podemos comer y cenar sentados a la mesa, pero es muy difícil aguantarse de pie sin agarrarse fuerte.

¡Se mueve tanto que me mareo! Después de vivir en este barco casi dos años y medio, navegar 16.000 millas y sin desembarcar prácticamente durante 11 meses, en la última travesía me mareo. Suerte de mi capitana que me da un descanso extra y tras una buena siesta me levanto totalmente recuperado.

El barco va perfectamente, al salir, salimos cargados a tope de gas oíl, incluso cargamos 130 litro extras en bidones, total 900 litros. Pero agua no, intentamos no ir cargados a tope, nos ahorramos media tonelada o más de peso. Y ahora con el agua azul del océano que no veíamos desde junio, podemos usar nuestra recién revisada potabilizadora.

El barco se mueve, pero podemos ducharnos cada día y gastar el agua que queramos. Una de las últimas adquisiciones fue uno de esos cacharos para ponerle gas al agua, una Soda Stream. Nosotros ahora bebemos agua del océano con gas. Me río de mi mismo, cada vez que lo hago.

Calcularemos la hora de llegada a nuestro destino, para que nos de tiempo a llegar con los tanques cargados. Podemos producir 60 litros por hora, pero sólo la usamos con las placas solares unas 6 horas al día, nos da para producir unos 360 litros al día sin tener que poner en marcha ni motores ni generador. Nos parece un lujo. Incluso usaremos la manguera y el agua potabilizada para baldear y desalar el barco antes de llegar a nuestro destino. No vamos a marina, fondearemos y no nos conectamos a tierra, hay que aprovechar que la potabilizadora puede funcionar a máxima capacidad con agua muy limpia.

Constantemente comprobamos el estado de descarga-carga de las baterías, por si gastamos demasiado o producimos poca energía, durante la segunda noche, el indicador del hydro dice que no carga. No me preocupo, hay muchos sargazos y podría ser que una mata enorme de ellos se hubiera enrollado, como ya nos ha pasado muchas veces. Ir al Hydro navegando es peligroso, es muy fácil caerse al mar estando en la popa, por cualquier bandazo, siempre me pongo el arnés de seguridad. Además las olas barren esa zona de la cubierta, y si es de noche y no las ves, además te mojas mucho seguro. Decido que lo revisaré por la mañana con luz de día y estando los dos en cubierta. Mi sorpresa es que al sacar la hélice del agua, las palas han desaparecido, o le hemos dado a algo o se han roto. No llevo de recambio, no nos queda mas remedio que aguantarnos. A `partir de ahora deberemos poner el generador durante la madrugada un par de horas. Eso tendrá la ventaja añadida de poder calentar agua cada día.

Seguimos con la travesía, el tercer día el viento se ha ido mucho mas el este de lo esperado, eso nos obliga a ceñir mucho y a los catamaranes no les gusta. Iremos así 3 días. Algunos Chubascos, con un poco de lluvia fina, que nos limpian el barco, pero no obligan a ninguna maniobra extra.

Al sexto día el viento se va un poco al norte, se nos abre el ángulo y nos permite rumbo directo hacia San Juan de Puerto Rico. La navegación se ha vuelto por fin cómoda. Buen tiempo, sin chubascos, sol y calorcito. ¡Debemos acordarnos de ponernos crema de sol de nuevo!

Vamos a un descuartelar, el mar de fondo se añadió a el mar de viento y las olas son de 2 a 3 metros. Ya no golpean tanto como al principio y se puede dormir mejor.

Algun chubasco que nos deja luego imágenes de arco iris como esta:



Nuestra velocidad mejora, pasamos de los 6 nudos cuando vamos a motor, a 7 casi 8 la mayor parte del tiempo.

No ha habido apenas maniobras, dos días con dos rizos, que luego quitamos y fuimos con toda la mayor y foque el el viento no pasaba de los 22 nudos.

Me hacía ilusión llegar a San Juan con Spi, pero no pudo ser, las últimas 24 horas el viento cayó del todo y navegamos a motor.

Habíamos salido un viernes por la tarde y llegamos a Puerto Rico el sábado por la tarde, esta vez y acelerando bien llegamos justo antes de la puesta del sol. No tenemos que hacer el esfuerzo de identificar los faros.

Impresiona la fortaleza de San Juan y sobre todo las olas y el mar de fondo que se

monta en la bocana y en los arrecifes de sotavento. Es amplio y grande, no es difícil. Está saliendo un mercante, aunque el canal da para los dos, me espero un poco. Pienso en Colón, pero lo cuento en otro Post, en este prometí que no.

Además de las cartas electrónicas, en los días previos, hemos estudiado las de papel y el derrotero varias veces y comparado. Hasta ahora casi siempre, hemos navegado con las dos tipas de cartas. En la zona que navegan los americanos, y estas son sus aguas, la precisión de las cartas electrónicas es impresionante. En otras zonas creo que no tanto. Ya lo descubriré.

EL approach es diferente, por primera vez en nuestro periplo, la radio VHF además de radiar en inglés también lo hace en castellano, latino y con acento nuevo para nosotros, pero lo “entendemos todo”. Es raro, pero te sientes mas en casa, y eso que estamos lejos de verdad.



Fortaleza de San Juan



arrecifes a sotavento

El puerto esta vacío de mercantes y cruceros, sorprende, vamos directos hacia el club náutico, hay un fondeo estupendo muy protegido, enfrente de las marinas, es una pena que esté al lado del aeropuerto de avionetas que no paran en todo el día. Hace muy bueno, pero no como para bañarse en el agua del puerto, deberemos esperar a ese baño tan deseado, porque no hemos podido bañarnos en el mar desde que estuvimos en Beaufort en Junio.

Al final la ruta ha sido mucho mas directa de lo inicialmente previsto, unas 1298. millas, que hicimos en 195 horas, la media no nos salió tan mal: 6,65 nudos.

87 1.300 millas por el Triángulo de las Bermudas



Te te gusta comparte:

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