

# El barco preparado de la quilla a la perilla

Desde hace un tiempo, andaba buscando un barco para poder participar en el Gran Prix del Atlántico 2010. El barco en cuestión tenía que reunir unos requisitos básicos. El más importante, desde mi punto de vista, era que el barco fuera “marinero”; del resto, con más o menos trabajo y con muchísimas ganas, ya me encargaría yo.

**M**i barco ideal para cruzar el Atlántico tenía que ser muy marinero, con un buen margen de estabilidad y con un cierto desplazamiento –sin llegar a ser pesado–, y que tuviera una proporción de lastre de como mínimo un 40%. A nivel de construcción, tenía que ser sólido y fiable, con unos buenos herrajes. A ser posible, el casco y la cubierta debían haber sido contruidos en sándwich, con un buen espesor de material. Como yo digo, y sin desmerecer a nadie, la construcción típica de los setenta y de los ochenta. Por otro lado, debía ser rápido y tener un rating aceptable para la participación en regatas. Y a nivel de comodidad, buscaba una bañera protegida, con una brazola alta y una popa cerrada. Los interiores habían de cumplir con unos requisitos mínimos de comodidad, una buena cocina, un camarote doble como mínimo y literas suficientes para una tripulación de seis personas. Después de meses de búsqueda

de un barco de ocasión, el que se adaptaba mejor a mis “exigencias” era el Sigma 38 Offshore One Design. Un barco construido por Marine Projects y supervisado por Lloyd's. Se trataba de un modelo diseñado por David Thomas, con la intención de convertirlo en la clase monotipo de la regata Fastnet, a mediados de los años ochenta.

## Manos a la obra

Una vez adquirido el barco, decidí hacerle un refit. Algo absolutamente necesario teniendo en cuenta su edad y la travesía que pensaba realizar. El refit incluiría cinco partes fundamentales: el casco, la quilla, el timón, la jarcia y el sistema eléctrico. Comencé por todos aquellos trabajos que quería realizar yo personalmente, para adquirir el mayor conocimiento posible del barco. Estos trabajos, de los que trataremos en este primer artículo, se centran en los tres primeros apartados: casco, quilla y timón.



**El casco.** Comencé lijando todo el antifouling antiguo hasta llegar al gelcoat. A continuación le di una capa de protección epoxy, una imprimación epoxy para el antifouling y finalmente, un antifouling autopulimentable también de base epoxídica. De este último apliqué cuatro capas, en previsión de las 10.000 millas que iba a navegar el barco.

**La quilla.** Se eliminó, para hacerle un pelado completo, todo el antifouling y la masilla antigua. Se le aplicó una imprimación especial para metales, y a continuación se protegió con epoxy. La junta de la unión casco-quilla se vació y se hizo una nueva junta

de Sikaflex y masilla epoxy. El perfil de popa de la quilla se perfiló con masilla, ya que el canto era un poco ancho. Decidimos hacer el perfil a 45 grados, ya que dicen que elimina las vibraciones.

En cuanto a los pernos que la sujetan al casco, se sacaron todos en grupos de cuatro, para revisarlos. Todos ellos estaban en perfectas condiciones; no presentaban ningún síntoma de corrosión ni de fatiga. Eso sí, tuvimos que cambiar algunas tuercas, porque estaban un poco corroidas.

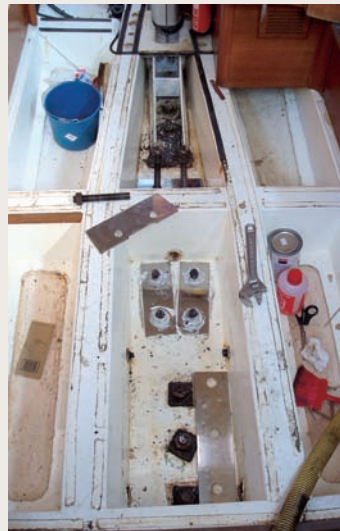
Lo que sí reemplazamos fueron las arandelas de los pernos, que



*Pernos revisados antes de ser montados con la nueva pletina.*



*Los pernos antes de ser revisados, con la pletina que sustituyó a las viejas pletinas.*



*Vista de la sentina del barco y de la estructura que soporta la quilla. En proa se puede ver la base del mástil, que también está atornillada a la quilla.*



*Casquillo superior del timón (en bronce) con la biela (en aluminio).*



*Prensaestopa antes de ser desmontado.*



*Los pernos, revisados, con las nuevas pletinas.*



*Aplicando epoxy al casco y a la quilla.*

sustituimos por unas planchas de acero inoxidable. El objetivo era que los esfuerzos de los pernos se repartiesen más homogéneamente por el fondo del casco. De esta manera, la unión casco-quilla pasaría a ser mucho más resistente.

**El timón.** El sistema de timón de mi barco resulta, desde mi punto de vista, muy sencillo y fiable. El casquillo es una bocina con prensaestopa puesta en vertical, por donde pasa la mecha del timón. En la parte superior está sujeto por un casquillo que hace la doble función de sujetar y de evitar que éste se caiga hacia abajo. Este casquillo está sujeto por una bancada que va atornillada al mamparo estructural de popa.

Todas estas piezas, que son de bronce, las desmontamos para examinarlas a fondo, ya que mostraban síntomas de corrosión. Una vez limpias, vimos que sólo se trataba de una pequeña capa superficial, que con los años se había puesto "verde". Ambos casquillos, el superior y el inferior, llevan un sistema de engrase por bomba manual al que, de vez en cuando, hay que darle unas vueltas para que distribuya la grasa por todo el sistema. Esta bomba se desmontó y, cuando estuvo limpia, fue rellenada con grasa nueva.

La única modificación que se hizo al sistema de timón fue un refuerzo en la bancada. A ésta se le soldaron dos cartelas en ambos lados, para aumentar su base de apoyo. De esta manera, la bancada estaba anclada al mamparo por más puntos. Una vez montado de nuevo el timón, todas las piezas se dejaron bien engrasadas.

La verdad es que la revisión del timón fue la más laboriosa y meticulosa, ya que éste es una parte fundamental del barco. Todos los barcos deberían revisar su sistema de timón antes de par-

ticipar en una regata oceánica como el Gran Prix del Atlántico. Quizás les pueda parecer, como a algunos de mis amigos y vecinos de amarre, que soy un poco exagerado en lo que al mantenimiento de mis barcos se refiere, pero uno navega mucho más tranquilo cuando sabe en qué estado se encuentra su barco. El caso de los pernos de la quilla constituye un buen ejemplo de ello. Yo sabía que se encontrarían en perfectas condiciones, pero decidí sacarlos y verlo con mis propios ojos. De esta manera, cuando esté navegando en

medio del Atlántico no voy a dudar de ellos.

Y para acabar con los preparativos a los que sometimos a nuestra embarcación antes de "dar el salto", en el próximo artículo nos centraremos en la energía a bordo, en cómo revisar el sistema eléctrico, la jarcia, y en cómo construir un tangón de epoxie en casa, en sólo tres tardes y a un coste muy bajo. Y no olviden que, como decían S&S (Sparkman & Stephens) cuando diseñaban sus barcos, "Hay que prepararse para lo peor y esperar lo mejor". □



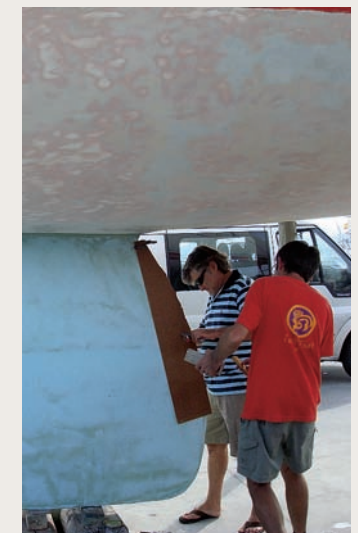
*El timón, desmontado. Se puede apreciar lo reforzada que es la mecha para la reducida eslora del barco.*



*Base utilizada para perfilar la quilla a 45 grados.*



*Detalle de los pernos y de las nuevas pletinas.*



*Perfilando la quilla.*