

Tocht naar La Rochelle

De Barrus gaat als “showboot” voor Atlantic meedoen aan Le grand Pavois en dient daarom naar La Rochelle gevaren te worden. Ik heb Fimme en Wessel aangeboden dat mijn boot na de Hiswa in IJmuiden ook in La Rochelle als voorbeeld van hun kunnen kan dienen. Het leukste is natuurlijk om er voor te zorgen dat de boot er gaat komen.

Het begint allemaal al met wat misverstanden.

De laatste week van augustus willen Annette en ik gebruiken om een week te zeilen. Daarna zullen we de boot achterlaten in Harlingen dat de werf de boot kan klaarmaken voor de Hiswa te water.

Op maandag bel ik in de loop van de dag naar de werf. Wessel informeert wanneer ik kom? “Vrijdag of anders zaterdagmorgen vroeg” is mijn antwoord. Grote schrik in Harlingen, ze hadden ons al verwacht. Er blijkt een misverstand te zijn over wanneer de Hiswa nu exact gehouden wordt en ik heb het niet bekeken op internet. We besluiten onze vakantie in te korten zodat de werf voldoende tijd heeft om de boot “Expo klaar” te maken. Op de werf ontmoet ik Ernst die samen met Henk Jukkema en Bert Gebben de boot zal overvaren naar La Rochelle.

Ernst blijkt net zo over zeilen te denken als ik qua voorbereidingen en samen maken we een lijstje met zaken die nodig zijn voor de tocht. We spreken af in de week daarop via mail met elkaar contact te houden. Tijdens de Hiswa blijkt dat Bert moet afhaken en Henk draagt een vervanger voor. Dat vindt iedereen prima. Helaas blijkt dit niet door te kunnen gaan en Henk biedt aan nog iemand te benaderen. Ik twijfel omdat ik die 4^e man niet ken en besluit ook de eigen kring nog eens rond te vragen. André Veen, een vriend met wie ik meer heb gezeild wil wel mee. Zo zijn we toch weer met zijn vieren hetgeen het wachtlopen makkelijker zal maken.

André begint gelijk met het 14 daags weerbericht nauwkeurig te volgen en meldt dat we behoefte hebben aan een Genaker of Spi. Die heb ik niet. We varen normaliter met de standaard zeilen en een Code zero voor aan de windse koersen met weinig wind. Nu blijkt er (zeer bijzonder voor de tijd van het jaar) een hogedrukgebied al langere tijd stationair op een ongewone positie te liggen en Oostelijke winden te veroorzaken. Ik was steeds uitgegaan van westelijke winden die normaal de overheersende windrichting zijn. Desgevraagd gaat Fimme op zoek en Joost van de Hippo-Campus is bereid zijn Genaker zeil aan ons uit te lenen.

Ernst heeft al jaren een eigen Koopmans en Henk Jukkema heeft de Ostar gezeild. André zeilt wedstrijden op zijn Elan 40 naast toertochten dus ik bedenk me dat we met een groot aantal schippers op stap gaan. Voor de zekerheid bel ik Fimme op met de vraag of er over een schippersrol is gesproken. “Dat ben jij natuurlijk” is zijn antwoord. Ik ga er maar van uit dat iedereen dat vindt.

Op woensdagavond 9 september zullen we elkaar allemaal ’s avonds treffen in IJmuiden. Eerder vertrekken kan niet omdat Ernst zijn dochter in het huwelijk treedt. Ik ken Henk Jukkema eigenlijk niet behalve van mailcontact tijdens de bouw van de boot en van de 1811 race van 2008. Henk is o.a. grafisch ontwerper en heeft het lettertype van de boot bedacht. We ontmoeten elkaar allemaal die avond en maken kennis met elkaar. De te varen route kent gelijk twee partijen. André is vaker naar Frankrijk gevaren, via de

Belgische kust maar Henk en Ernst geven er de voorkeur aan oversteken naar Engeland en daar zuidelijk te gaan varen. Zij hebben een voorkeur voor die routes vanwege de ondieptes in de Belgische wateren. Voor het plan van André pleit het aan hoger wal varen, voor het idee van Henk en Ernst het maar 1 maal moeten oversteken van de “Shipping lane” en het missen van de Maasmond en de Westerschelde met meestal veel verkeer. We kiezen voor de Engeland route en donderdagmorgen om half zeven is iedereen klaar voor vertrek.

(IJmuiden – Cowes, ca. 260 Nm.)

Donderdag 10 september

Om zeven uur duwen we af en varen door een bijna verlaten jachthaven richting open zee.



Barrus in IJmuiden

Net buiten de haven komen er twee snelle passagiers- catamarans op vol vermogen van stuurboord. We geven ze de ruimte en hijsen het grootzeil. Er staat een redelijke hoeveelheid wind en we beginnen gelijk lekker te lopen. Terwijl de zon wat bleekjes

schijnt verdwijnt de Nederlandse kust langzaam achter ons. Alleen de hoogovens laten nog lang hun rookpluimen aan de horizon zien.

Er is eigenlijk best wel veel te zien op zee. Ongelooflijk hoe veel schepen de Noordzee bevolken. Op de lagere school werd al onderwezen dat het tot de drukst bevaren zeeën

ter wereld hoorde maar je merkt het pas als je er vaart. Er komt nog een dag dat we alvorens uit e varen toestemming moeten krijgen om een “ slot” toegewezen te krijgen. De eerste uren valt dat nog wel mee maar als we op de AIS een aantal driehoeken bij elkaar zien liggen blijken dit schepen te zijn die voor anker liggen om naar Rotterdam te gaan. Een containerschip begint wat rook uit te spuwen en langzaam draait ze weg. Onvoorstelbaar hoeveel containers er op zo'n schip passen.





Al met al gaat de tocht prima. We varen met een uitgeboomde kluiver en grootzeil en rollen met een 8 Nm constant door. Later zetten we de fok nog bij wat weer een knoopje extra snelheid levert. De wind is zo'n 6 Bft met uitschieters naar 7 maar door de achterlijke wind is dat geen probleem. De stuurautomaat doet het werk en wij kijken of alles goed gaat. -Een onvolprezen apparaat zo'n stuurautomaat. Je zal toch de hele dag achter het roer moeten staan.- Omdat de nationale driekleur tegen je hoofd wappert besluiten we die maar om de vlaggenmast te rollen. André begint de E-serie plotter zijn kunsten te laten zien. Het grootste gedeelte van de tijd varen we met een dubbel scherm. Eén kant van het scherm fungeert als overzeiler, de andere als positie bepaler. Met de liniaal is het dan redelijk eenvoudig om te af te leggen mijlen naar een volgens punt. Het is een echte zonnebrillen dag. We passeren een aantal wervelden midden op zee. Achter het roer blijven grote bossen steken die we met de pikhaak verwijderen. We willen in ieder geval snelheid houden. In de loop van de middag verschijnt er een aantal boorplatforms in beeld. We varen er redelijk dicht langs. Op een staat de naam P15 d/pp en er aan verbonden P15 c/pp Met enige fantasie maak ik er piss-off van hetgeen de bedoeling ook is. Henk vertelt dat hij van een bemanningslid van zo'n platform ooit gehoord heeft dat er een jacht met een slapende schipper ooit onder is gevaren. Lijkt me een scenario om nooit mee te maken.



Tegen etenstijd besluit Henk zijn kookkunsten te laten zien. Fimme heeft boodschappen gedaan en tijdens het mailverkeer voor ons vertrek heeft iedereen zijn wensen kunnen opgeven. Het aankoopbeleid resulteert o.a. in: veel aardappelen, uien, tomaten en wortelen. Henk bewijst dat je wortelen in de soep kan gooien samen met uien, een basis soep en brood. Dat wordt dat een stevige maaltijd. Iedereen kan zich in Henk zijn kwaliteit als kok vinden.

We spreken af om van 20.00 tot 08.00 met een drie- uurs wachtsysteem te werken. Iedere keer twee man. Het wordt donker na een prachtige zonsondergang. De Barrus houdt het tempo er lekker in. 's Avond om 7 uur hebben we al bijna 100mijl afgelegd. Onvoorstelbaar snel, helemaal in vergelijking met mijn vorige boot waar ik nooit verder ben gekomen dan 120 mijl in 24 uur. Henk en ik nemen de tweede en de laatste wacht. Ik ga even slapen voor mijn beurt begint. Als ik om 11 uur aan dek kom is het donker en is de Engelse kust helder in beeld met heel veel lichtjes. We varen parallel aan de shipping- lane richting kanaal. We hebben inmiddels een rif gezet in het grootzeil. Naast ons aan bakboord worden we voortdurend opgelopen door vrachtschepen. De Franse kust laat haar vuurtorens en lichten in de verte zien. Ik vaar hier voor het eerst in het donker en had er eigenlijk geen idee van dat de Franse kust zo dicht bij de Engelse ligt. Bij Calais is het werkelijk nauw. Overdag lijkt het in ieder geval veel verder en breder. Op een gegeven moment komen we langs een Engelse nucleaire opwekkingsfabriek. Het lijkt wel dag met al die lichten. Ik kan me voorstellen dat stroomkosten hier niet hoog op de prioriteitenlijst staat. De nacht verloopt prima en de volgende morgen zijn we weer een stuk van Frankrijk verwijderd.

Vrijdag 11 september

De Engelse krijtrotsen zijn helder zichtbaar, badend in zonlicht.



We beginnen te praten over een mogelijke aanloophaven die dag. André denkt aan Normandië maar Frits en Henk prefereren zuid Engeland. De taal speelt een rol maar vooral ook dat Henk goede herinneringen heeft aan Weymouth. Uiteindelijk besluiten we Cowes als bestemming te kiezen. Daar kunnen we in de loop van de middag binnen lopen. Doorgaan betekent in het donker een mij onbekende haven aanlopen en daar heb ik eigenlijk niet zo veel trek in.

Naast ons zien we , dichterbij de kust dan wij, een wit jachtje dezelfde kant op zeilen. Het is het eerste jacht dat we zien. In de loop van de ochtend komt een helikopter onze kant op vliegen. Ik ontrol de vlag voor het geval het de Coastguard is. De helikopter komt snel dichterbij en hoort een poosje achter ons. Wij nemen foto's van de helikopter die van de Franse douane blijkt te zijn, en zij doen dat van ons. We zwaaien naar elkaar en zij vliegen richting het witte jacht in de verte om weer hetzelfde te gaan doen.



André vindt het de hoogste tijd om in zomertenuue te gaan rondlopen. Een maf gezicht, Henk nog gehuld in de nachtelijke outfit van zeilpak, Ernst, net weer op uiteraard al zonder en André op blote voeten en in korte broek. Uiteindelijk volgen we zijn voorbeeld en lopen we allemaal in T-shirt en shorts. De witte boot in de verte begint dichterbij te komen. Dat kan natuurlijk niet en het rif wordt er snel uit gehaald om deze situatie een halt toe te roepen. Ik haal de boot met een verrekijker wat dichterbij en zie tot mijn verbazing dat het een Nederlands schip is. We zijn toch blijkbaar niet de enigen die zo laat in het seizoen zo'n tocht maken.



(24 uurs kledij)

De torens die Wight (Portsmouth) bewaken komen in de loop van de dag steeds beter in beeld. Ik hijs onze gastenvlag. Je moet tenslotte beleefd zijn. We liggen over bakboord met een wat noordelijke koers en een oostelijke wind. Uiteindelijk varen we de Solent op. Van verre zien we al veel boten, schijnbaar aan het “Match-racen” of zo. Als we dichterbij komen blijken er overal wedstrijden aan de gang te zijn met heel veel verschillende jachten. We strijken de fok en kluiver, en zetten de motor bij om al dat wedstrijdgeweld ruim baan te geven. Dat levert overigens geen bedankje op maar dat zal wel komen door de verhitte onderlinge gevechten.



We lopen Cowes binnen. Ik roep een Marina op de VHF op en stel voor om aan de buitensteiger aan te leggen. Dat wordt beantwoord met “negative sir, we are fully booked” We varen door. Verderop in “East Cowes” blijken er nog veel meer havens /aanlegplaatsen te zijn. We leggen aan aan een steiger die parallel met het vaarwater loopt.



Deze blijkt niet verbonden met de wal maar er zijn veel taxiboten die je kan oproepen en die je dan naar je gewenste bestemming vervoeren. We beginnen redelijk uitgelaten met een drankje aan boord. Wat een gave tocht hebben we tot nu toe. 198 NM in nog geen 24 uur. Voor mij een absoluut snelheidsrecord. En nu na zo'n 260 Nm in het hartje van Engelse zeil Mekka.

Ik ben hier nog niet eerder geweest en zie voor het eerst het systeem waarbij boten tussen twee palen afgemeerd liggen. Ik heb gelezen dat je vast maakt aan de voorste paal (die het eerst in de stroom ligt) en dat je daarna aan de tweede vast maakt. Op die wijze ligt de boot verder vast zonder rond te zwaaien. Op het water is het een drukte van belang. Het blijkt dat we op het Eén na grootste zeilfestijn van het jaar Cowes zijn binnengelopen. 's Avonds roepen we een watertaxi op. Helaas hebben we geen ponden meegenomen maar de taxibestuurder vindt het prima als we op de terugweg betalen. Hij kent immers onze boot inmiddels. We lopen Cowes in. Het is een gezellig Brits plaatsje. Oude huisjes met kleine ramen en veel vakwerk. Overals staan buiten de cafés, de vermoeide wedstrijdzeilers met grote plastic bekers bier op straat. De verschillende boten zijn goed te herkennen omdat de Crew vaak hetzelfde gekleed erbij loopt. Pinnen is gelukkig geen probleem. Daarna lopen we nog een supermarkt binnen voor de aanvulling van onze voorraden. We kunnen bij een Italiaans restaurant en pizza krijgen op voorwaarde dat we binnen anderhalf uur weg zijn. Ze zijn uitverkocht. We eten prima en als we weggaan schemert het. Er wordt nog steeds veel bier gedronken en de straat lijkt niet echt leger te zijn geworden. De restaurants zitten inmiddels propvol. We worden door de taxi "thuis" afgezet en vallen als een blok in slaap. Morgenochtend om 07.00 vertrekken we hebben we afgesproken.

(Cowes – Camaret, ca. 250 Nm.)

Zaterdag 12 september 2009

Iets voor zevenen is iedereen wakker. We gaan meteen. We varen achter een vrachtschip aan dat langs ons heen is gekomen op weg naar de Solent. Overal branden nog lichten in de ochtendschemer.



(Vertrek Cowes)

Ik realiseer me dat we geen havenmeester hebben gezien en dat we dus geen liggeld hebben betaald. We gaan onder Wight bakboord uit richting “ The Needles” Ik heb hier al veel over gelezen maar ze nog nooit in het echt gezien. We hijsen het Grootzeil en zetten de Genaker als Spi op de boom. We hebben geen elektra aansluiting gehad dus ik start de generator om de accu’s op peil te brengen. Het lijkt me dan ook het goede moment om de watermaker maar meteen ook aan te zetten. Op deze wijze worden de batterijen / accu’s niet teveel leeg getrokken. De lol duurt echter niet zo lang want Ernst komt naar buiten stuiven dat er een stroom water naar binnen komt. Ik ben wat blij met Ernst. Als technische man op vliegbasis Leeuwarden heeft hij overal praktische oplossingen voor. Helaas is deze niet erg snel voor handen. Ik vraag me af hoe ik de watermaker weer stop krijg omdat deze een eigen programma afwerkt. Er is een gewapende slang gesprongen die het water onder Ernst zijn kooi dumpst in plaats van in de tank. Het is de eerste keer dat ik de watermaker gebruik en ik besluit Wessel te bellen en te vragen of hij zo weet hoe ik het programma kan stopzetten. Dat blijkt

moeiteloos te kunnen, gewoon op stop drukken, en Ernst en ik beginnen te dweilen. Door alle consternatie vergeet ik bijna foto's te maken van the Needles maar André en Henk waarschuwen tijdig. Ze zijn niet erg onder de indruk van ons waterballet en zeilen gewoon lekker door.



(The Needles)

Een groot schip loopt voor ons langs . Gek hoe je je iedere keer weer vergist in de snelheid waarmee die vrachtschepen varen.

De zon laat zich van zijn goede kant zien en het wordt weer een heerlijke zeildag. Lucht en zee zijn blauw, de koers op de automaat zegt zuidwest 230 graden . De korte broeken worden samen met polo shirtjes de juiste kledij en iedereen doet relaxt waar hij zin in heeft. André maakt foto's , Ernst loopt alle sluitingen van de railing na en brengt het geheel op spanning en ik lees een boek.

We krijgen bezoek van een duif die besluit te komen uitrusten in de kuip. Een verdwaalde postduif denken we want hij is geringd. Henk geeft hem wat water wat het dorstige dier inderdaad uit een bakje gaat drinken. Het beestje weet alleen niet dat we steeds verder van land komen omdat wij richting Frankrijk willen. Henk besluit na een uur dat de duif weer op de vleugels moet maar de vogel heeft er weinig zin in. Hij vliegt na wat aanmoediging wat op maar probeert dan toch weer te gaan zitten. André wijst het stomme dier op een tegenligger maar pas na verschillende pogingen om weer aan

dek te komen verdwijnt de duif richting het schip met koers Engeland.
Die zijn we kwijt.

In de verte voor ons zien we een schip dat gezien zijn gebrek aan vaart blijkbaar voor anker ligt. Een helikopter zwerft daar in de buurt . Als we dichterbij komen blijkt het een helikopter moederschip te zijn met een constante zwerm lynx helikopters . Wij hebben ruim een uur een prachtig zicht op alle bewegingen rondom dit imposante schip. Als we dichterbij komen maakt ze vaart en pas bij het zien van haar achtersteven zien we hoe immens groot zo'n schip eigenlijk is.



(helikopter landingsschip)

We gaan door en varen achter de Genaker aan. De dag gaat over in schemer en nacht. In de verte vaart een vrachtschip voor ons langs. Het wordt die nacht voor het eerst koeler en als ik 's morgens vroeg een wacht overneem varen we parallel aan de franse kust. In de verte varen een paar vissers heen en weer.

Zondag 13 september

Heel in de verte zien we een paar vreemde witte lichten. Samen met Henk Juk besluit ik dat het waarschijnlijk een visser is want bewegen doet het niet. Als de nacht verdwijnt en overgaat in de ochtendschemer lopen met de kijker te turen naar dit vreemde licht, inmiddels meerdere lichten boven elkaar. Uiteindelijk blijkt het een grote zendmast te zijn met een aantal witte lampen onder elkaar. We zitten in de buurt van Roscoff. Tijd om eens even stil te staan bij het wonder dat AIS heet. Wat een geweldig instrument. Je

kijkt op je beeldscherm en ziet een driehoek. Een paar klikken later zie welk schip je in de verte ziet, waar het heengaat, hoe hard het loopt en soms nog meer gegevens. Ik ben een kind van mijn tijd mijmer ik, 'k zou er niet aan moeten denken dit allemaal te doen met alleen een kompas. Ik heb nooit een sextant gehad en heb bewondering voor iedereen die re mee kan werken. Aan de andere kant is ons zeilleven wel erg gemakkelijk geworden met onze plotters, radar en nu vooral met AIS.

Als de zon eenmaal op is wordt het snel warmer en uiteindelijk is het weer gewoon korte broeken weer. Het is een prachtige zondag aan het worden. Als je na zo'n tijd zonder land in zicht hebt gevaren denk je altijd dat je snel op de plek van bestemming komt als er weer wat te zien is dat op een kustlijn lijkt. Uiteindelijk valt dat altijd tegen. Dat het een mooie zondag is bewijst het aantal zeilen dat we zien. Naast ons nadert een wedstrijdveld maar uiteindelijk lopen ze allemaal achter ons langs. Wij volgen de kust en tegen de middag zijn we in de buurt van Ouessant. André wil (uiteraard) een kortere weg volgen maar ik ben er niet kapot van. Hij laat me op de kaart zien dat het een stuk sneller is en dat we met een beetje geluk de stroom aardig met ons mee hebben. Ik ga op mijn gemak beneden alles nog eens na en nadat ik de kleurinstellingen op de plotter anders heb ingesteld krijg ik een andere kijk op de zaak en ben ik het met hem eens.

We komen vlak langs een vuurtoren en het is indrukwekkend te zien hoe verkleurd deze bouwsels zijn door de weersinvloeden. Iedereen heeft wel eens de foto's gezien waarbij ze door golven overspoeld lijken te worden. Op een rustige dag zoals vandaag besef je weer even hoe het hier kan spoken. We maken een draai naar het zuiden en willen richting Brest om daar vanavond binnen te lopen. Na veel studeren op de kaart kiezen we voor Camaret sur Mer. Dat betekent dat we oostelijker moeten gaan sturen. Voor het eerst deze tocht varen we scherp aan de wind en liggen op een oor. De kiel gaat op zijn diepst en Henk en André verbazen zich over de te lage spanning op de vallen van fok en kluiver. Door het systeem waarbij deze bijna vast staan kunnen we daar nu even geen verandering in brengen. We zijn wel druk bezig met het wel / niet voeren van de fok naast de kluiver en met het snelheidsverschil dat dit brengt. Een catamaran weet ons hoger lopend in te halen en dat is eigenlijk niet wat je wil. Eerst verdenk ik hem ervan de motor bij te hebben staan maar als ze voorbij komen is dat toch niet het geval. We gaan zo hoog mogelijk zeilend door en hoeven uiteindelijk maar één slag te maken. De wind is stevig door gaan staan en we lopen lekker snel. Als we de kom indraaien van Camaret bergen we de zeilen op en maken ons klaar voor het aanmeren. Er liggen een behoorlijk aantal schepen aan meerboeien en ik zie de bewuste catamaran daar ook bezig.

Met mijn voorzichtige aard probeer ik de boegschroef even uit en merk dat deze wel geluid maakt maar dat dit geen effect heeft op de richting van de boeg. Ik probeer het nog eens en dan schuift de boeg wel de goeie kant op. Er is een jachthaven met een wat smalle ingang. Ik draai de boot er op af en weer vertoont de boegschroef kuren als ik de kop zo wat harder wil laten draaien tegen de wind. Uiteindelijk lopen we netjes binnen en meren af aan een drijvende stijger. Er liggen behoorlijk wat schepen in de haven en de verkleuring van de kademuur laat zien dat er van een behoorlijk tij sprake is. We liggen amper vast of de havenmeester komt zich melden. Hij vindt alles goed, wel even betalen. Daarna is alles vrij. Electra en water of een douche ga je gang maar. Wat anders dan de Compagnieshaven in Enkhuizen. We maken de boot een beetje schoon en iedereen loopt wat over de kade. Toch lekker om weer wat vastere grond onder de voeten te hebben. We ploffen neer in de zon in de kuip en een fles wijn wordt opengetrokken en ook een zak noten wordt in straf tempo gelegegd.



(aankomst Camaret)

Zo rustig in de kuip kijken we uit over de haven. Er liggen behoorlijk wat Engelse jachten en zelf eentje uit Duitsland van een paar “vertrekkers” zo te zien.

‘s Avonds gaan we richting het stadje om wat te eten. Het blijkt een heel eind lopen en eerst moet je achter de kademuur langs. Daar staan veel mensen, mannen en vrouwen te vissen. Daarna komen we langs een soort scheepskerkhof waar vissersschepen in diverse staat van ontbinding op het droge liggen.

Er is ook een kerkje bij de haveningang en een monument om de vissers te gedenken die niet terug kwamen. Na een heel eind lopen komen we uiteindelijk terecht in een Italiaans restaurant wat uiteindelijk niet erg uitblinkt in zijn kookprestaties. Wat moet zo’n tent hier in Frankrijk en waarom zijn wij zo stom om niet verder te zoeken. Nou ja het was wel een heel eind lopen natuurlijk. In het donker gaan we terug en we zien dat de vissers zijn nog steeds bezig. Dit moet een mooie stek zijn.



(Scheepskerkhof Camaret sur Mer)

Ik heb al een poosje geslapen als ik wakker wordt van iets onbestemds. Ik lig te luisteren en realiseer me op een gegeven moment dat er ergens in de boot water stroomt. Ik ga op onderzoek uit maar kan in eerste instantie niets vinden. Als ik de vloerluiken ga opentrekken blijkt er water onder te staan dat uit de richting van de middenkajuit komt. Er zit niets anders op dan Ernst uit zijn bed te halen. En jawel, onder zijn bed is weer een slang gesprongen, dezelfde, en die stroomt vrolijk leeg. Ernst weet het lek snel te dichten door een kraan dicht te draaien en we kunnen weer dweilen. André ligt op de bank in de kajuit te slapen maar wordt hier nauwelijks wakker van. Henk ligt achterin en merkt helemaal niets van ons gesop. We kunnen weer naar bed.

(Camaret – La Rochelle, ca. 220Nm.)
Maandag 14 september

De volgende ochtend zijn we voor het eerst niet vroeg bij de les. Het nachtelijk dweilen heeft mij doen besluiten rustig aan te doen. Als ik op sta zijn de anderen al op en ik ga boodschappen doen. De bemanning heeft zin in croissants en stokbrood. Daarnaast willen we ons bestek uitbreiden met plastic borden en weggooi bekers. Al dat schuingehang maakt koken al een inspannende bezigheid en dat hoeft niet nog moeilijker gemaakt te worden door af te wassen. Een lokale kruidenier levert alle ingrediënten. Bij de bakker ruikt het lekker en de kwaliteit van zijn brood laat inderdaad niets te wensen over. Om een uur of half elf ontkoppelen we ons drijvend huis van de wal en gaan we op weg voor het laatste rak. Via WIFI halen we de laatste weerberichten binnen. Er is niets wat ons belet Camaret te verlaten. De vooruitzichten geven een maximum van 6Bft aan.

Als we buiten de haven komen zien we dat de marine met wat oefeningen bezig zijn. We varen vrij van ze en koersen naar open zee. Voor ons uit vaart een jacht met een Spi en we zijn een poosje druk met de juiste zeilvoering want ook zonder Spi moet je snel kunnen varen. Onze “tegenstanders” varen een wat andere koers, vlak langs een aantal rotsen. Ze zijn hier blijkbaar goed bekend. Wij houden een wat ruimere koers aan en laten ze redelijk snel achter ons. De rotskust is imposant, Bretagne laat zich vanuit zee goed zien. We komen vlak langs een vuurtoren en ook hieraan zie door de verkleuring de invloed van wind en zee. De zon komt erbij en de wereld ziet er weer prachtig uit.

We zijn blij met de geleende Genaker. We gebruiken hem als spi en de boot loopt als een trein. We varen bij een 14 knopen achterlijke wind constant tussen de 9 en 10 Knopen. Als de stroom meewerkt gaat het nog harder aan de speed over ground te zien. Het is een rustige zeildag.

's Avonds besluiten we na het eten van wachtteam te wisselen en André en Henk lopen samen wacht. Ernst en ik vormen het andere team. Wij beginnen tegen de schemering en omdat de wind wat aangewakkerd is zijn we met de zeilvoering bezig. Opeens hoor ik een vliegtuig maar voor ik het zie zit het al bijna naast ons. Het vliegt laag over en trekt na het passeren omhoog. Als we het nakijken zien we het een grote bocht maken en weer op ons afkomen. Dit keer zwaaien we de naderende herrieschopper maar die heeft dat niet gezien of laat dat niet blijken. Even later draait het weer naar ons toe en dit maal groet het terug door een vleugel te laten zakken. De groene lamp aan het vleugeleind komt op masthoogte (voor mijn gevoel) in een nood tempo op ons af. We zwaaien het toestel na waarna het verdwijnt. Ik krijg niet de indruk dat de coastguard veel schepen mist. Volgens mij zal onze AIS wel helpen, eerst de helikopter bij de Engelse kust en nu deze gevleugelde jongen weer.

De nacht verloopt rustig. Midden in de nacht draaien we wat mee stuurboord uit op een rotonde voor de kust. We willen westelijk van l'île D'yeu blijven en varen een zuidelijker koers. De lichtjes van dat eiland zijn onze grootste afleiding in het donker. De wind is aardig wat sterker geworden en voor het eerst vind ik het koud. Het is heerlijk om je kooi weer in te kunnen duiken na 3 uur buiten te hebben doorgebracht. De boot

vaart zichzelf en ik heb meelij met een ieder die constant zelf moet sturen. Wat een klus. We snoepen de borrelnoten op en gaan dan over op de biscuitjes. We zijn nu op weg naar Ile de Ré . Vlak voorbij dit schiereiland ligt ons einddoel.

Dinsdag 15 september

's Morgens is de kust duidelijk in zicht. We hebben in de loop van de nacht een Waterral als passagier erbij gekregen. Ik denk dat deze jongen het ook mooi vond en te koud, want hij kruipt tegen de mastvoet weg zoveel mogelijk uit de wind. In de ochtend verplaatst hij zich meer naar voren en uiteindelijk zit hij op de ankerketting. Pas vlak onder de kust verlaat de verstekeling ons weer.

Het is zachtjes aan het regenen en we lopen in onze zeilpakken. De wind is nog maar zwak en veel vaart lopen we niet. Op de kaart zien we ons doel langzaam dichterbij komen. In het begin van de middag is de brug die het eiland met het vaste land verbind goed in zicht. We laten de zeilen zakken en varen op de motor het laatste stuk naar La Rochelle.



(Brug bij La Rochelle)

De vaarweg wordt gemarkeerd door een duidelijke boeienlijn richting de stad. Bij de stadsingang staan torens die ooit deze plek van hugenoten moest verdedigen. De jachthaven ligt aan stuurboord en we draaien naar binnen en melden ons aan bij de capitainerie. We krijgen onze plek toegewezen waar de boot zal moeten liggen op de “ Grand Pavois” Helaas ligt er iets anders op ons plekje . Bij het tentoonstelling – kantoor beloven ze ons dat ze die boot zullen laten weghalen.

De opzet van deze Franse Hiswa is enorm. Qua botenaantal misschien vergelijkbaar met IJmuiden maar op land veel uitgebreider.



Fimme en Wessel kunnen tevreden zijn met hun plekje. Ze liggen goed in het zicht en de blauwe romp van de Barrus is een sterke blikvanger tussen al het witte polyester om ons heen. Wij maken de boot tentoonstellingsklaar en gaan 's avonds de stad verkennen. Je kan er heerlijk eten.

Woensdag 16 september. De zon schijnt volop de volgende ochtend. We halen we op het vliegveld een huurauto op waarmee we ons op weg naar huis gaan begeven. Het inpakken vergt nog wat passen en meten want we nemen aan dat de Hippo Campus zijn Genaker graag wil gebruiken op de komende 1811. Na enig duwen en trekken komt alles er in te liggen en komt aan deze tocht een eind. Na afloop van de tentoonstelling varen Ernst, Fimme en Wessel de boot weer terug naar huis. Ik ben er eigenlijk een beetje jaloers op .

Gegevens:

Totale afstand ca. 750 Nm.

Vaartijd 94 uur snelheid bijna 8 Nm. gemiddeld

(De snelheid is vooral te danken aan de gunstige wind, redelijk uitzonderlijk qua richting, gunstig voor ons.)



(Tontoonstellingsklaar)