

## Time Out (Atlantic 42)

La douce France 2007 - Bulletin nr. 1 (25 mei 5 juni 2007)

We starten dit jaar in de haven van La Rochelle.

Henk en Frits hebben de boot in een week overgevoerd vanuit onze thuishaven Harlingen. Ik ben met de auto naar Frankrijk getuifd om Frits' plaats in te nemen.

De bedoeling is om in dagtochten richting Cherbourg te varen, waar Frits over een week of vijf het stokje weer zal overnemen.

Met de fantastische zomer van 2006 in het achterhoofd, valt het begin van deze zeilvakantie ietwat tegen. De regen komt striemend en met bakken de lucht uit, het waait gigantisch (tot 40 knots met uitschieters tot 50 knts.) en het is buitengewoon fris (zeg maar gewoon koud) voor de tijd van het jaar.

Deze barre omstandigheden in combinatie met niet-functionerende apparatuur en Wifi kunnen maar op een manier het hoofd geboden worden, nl. de inwendige mens versterken!!

Tussen de buien door haasten we ons dus op de vouwfiets naar de dichtstbijzijnde supermarkt om oesters, crevettes, langoustines, bulots, ganzenlever en andere lekkernijen in te slaan. Met volle rugzakken gaat het daarna zwoegend tegen de wind in richting boot, waar het ultieme genieten kan beginnen.

Naast ons ligt een eenzame zeiler op een 50-voet catamaran die zich alras door de luidruchtige gezelligheid bij ons aan boord weet te praten. Het blijkt een Zwitser te zijn die om fiscale redenen - zegt hij - af en toe een paar mensen op een cruise meeneemt. Maakt allemaal niet uit: hij kan oesters openen al de beste, weet ze ook in supertempo naar binnen te werken en lardeert het geheel met spannende verhalen.

Zoals die keer dat hij met gasten in een pikdonkere nacht met zijn catamaran op een rots liep. Een drijver was helemaal lek, dus de catamaran lag compleet scheef op de nog gave drijver in het water, maar dreigde te zinken. Komt die vent op het lumineuze idee om in de lekgeslagen drijver een oud reddingsvlot op te blazen, waardoor er - net als bij een airbag - opeens drijfvermogen werd gecreeerd! De catamaran kwam weer recht te liggen, voer naar het dichtstbijgelegen strand en onder groot gejuich werden de de passagiers aan wal gebracht.

Onze Zwitser heet Heinz, of - zoals hij zei toen hij zich voorstelde - "als je mijn naam niet meer weet, denk je maar aan ketchup". Naar zijn mening moet je bij de keuze van een boot erg zorgvuldig te werk gaan, nog zorgvuldiger dan bij de keuze van een vrouw. Hij heeft inmiddels zijn elfde boot, dus je vraagt je af aan zijn hoeveelste vrouw hij nu bezig is! Bij hem aan boord is die echter niet te bekennen....

Noodgedwongen brengen we dus een dag of zes onze dagen door met boeken lezen, koffie drinken, bellen met Nederland over de mogelijkheden om de apparatuur te repareren, een (twee of drie of eindeloos) hapjes eten, een praatje hier-en-daar en ... hopen op betere tijden. Van onze snode plannen om met een gehuurd autootje de omgeving te verkennen, komt geen bal terecht: het slechte weer doet elke lust vergaan.

Die ene middag dat we ons laten verleiden tot een gigantische fruits-de-mer-lunch bij Andre (GOUDEN TIP) wordt ondanks het goede gevoel in de maagstreek verknalt door het doorregen(de) gevoel op de weg terug naar de boot.

En dan is het eindelijk zover: het weer knapt op. We kunnen varen.

Onder een bleek zonnetje en met enkele witte wolken aan de blauwe lucht vertrekken we richting Ile de Re, een prachtig eiland dat met een 30 m hoge brug verbonden is met het vaste land. We moeten met de boot onder die brug door en dat blijft een spannende aangelegenheid. Met onze masthoogte van ca. 23 m. moet het makkelijk kunnen, maar als je omhoog kijkt als je de brug nadert, zou je zweren dat de mast er met een gigantische klap tegenaan moet botsen. Zo moeilijk is het om de afstand tot de onderkant van de brug te schatten.

Natuurlijk gaat alles goed en we varen alras op het open water, dat bezaaid is met visstokken met zwarte, rode, groene en gele vlaggetjes. Aan de voet van die visstokken zitten manden met vermoedelijk vele heerlijke kreeften. We krijgen de neiging hetzelfde te doen als Leo, onze oude werfbaas: zo'n kreeftenkorf opvissen, de inhoud er uit te halen en er als "dank" aan de visser een fles Beerenburg voor in de plaats te leggen....

Als we in de haven van St. Martin op Ile de Re aankomen, zijn we een van de weinige visitors-boten. Dat zal de volgende dag - zaterdag - heel anders worden: in de namiddag, bij hoog water, loopt de haven vol met drukbevolkte boten met Fransen. Het is een pandemonium van boten en bootjes, en al snel liggen we voor, achter en opzij volledig ingebouwd met luidruchtige figuren.

Ile de Re is een fantastisch plek om te bezoeken. De havens en haventjes van Ile de Re zijn in de 17e eeuw allemaal d.m.v. gigantische stenen muren en wallen tot forten versterkt om op deze manier een verdediging te hebben tegen vijanden vanuit zee. Met name de Engelsen en Nederlanders hebben in die tijd vele pogingen ondernomen om - via Ile de Re - een goede uitvalsbasis te hebben om het Franse vaste land te veroveren. De beroemde architect en strateeg Vauban, de bouwheer van Lodewijk de Veertiende, heeft deze verdedigingslinie opgezet. Net zoals hij elders in Frankrijk nog zo'n 160 forten en 50 versterkte gebouwencomplexen heeft laten bouwen. De fortificaties op Ile de Re zijn nog geheel in tact, liggen rondom de havendorpen en zijn erg indrukwekkend om te zien. Zelfs in de tweede wereldoorlog hebben zij hun diensten nog bewezen. Met de vouwfiets rijden we van St. Martin naar La Flotte, een nog kleiner haventje dan St Martin met dezelfde ambiance van terrasjes rondom het havenkommetje. Eerst gaat de fietstocht door korenvelden met klapprozen en andere kleurige bloemen; daarna over een smal pad langs de zee. Het is laag water, dus de talloze oesterbedden zijn drooggevallen en mannen met tractoren rijden af en aan om de volgroeide oesters op te halen.

In het haventje van La Flotte liggen de bootjes in de modder op het droge; als we er drie uur later weer langs komen, drijven ze alweer!

In La Flotte is het markt. Henk heeft een nieuw scherp keukenmes nodig en als dat gekocht is, is het hek van de dam. In de kraam met ambachtelijke saucissons (die dikke slordig uitziende droge worsten) kopen we - na uitvoerig proeven - een saucisson met noten en een saucisson met venkel. Hebben even niet op de prijs gelet (33 Euro/kg), dus 25 Euro armer gaat het naar de volgende kraam. Hier vallen onze ogen bijna uit hun kassen van al die heerlijke huisgemaakte pate's, rillettes, salades, artisjokharten, krab-en ganzenleverhapjes etc.

We gaan plat voor de met honing en zeezout gerookte ham en het evenzo gemaakte, nog warme spek (weinig spek, veel vlees). Na nog een stokbroodje en een fles vocht te hebben gekocht, scheuren we op het fietsje naar het eerste het beste leuke plekje aan zee, waar met behulp van Henk's nieuwe mes alles wordt gesneden en in record tempo wordt verorberd. Het is voortreffelijk, zo in de vrije natuur.

Op de terugweg naar de boot willen we nog even langs de Super-U, een mega grote supermarkt, om eten voor aan boord in te slaan. Staan we voor die winkel, zegt Henk: "Waar is mijn rugzak". Nou, die zit dus niet op zijn rug!

Er zit niets anders op: Henk fietst als een speer de hele weg terug, terwijl ik bedenken dat zijn mooie nieuwe mes in die rugzak zit. Jammer als we die kwijt zijn. Maar gelukkig, vele sigaretjes later komt Henk met rode konen en met rugzak trots terug fietsen: de rugzak lag nog bij de grote steen waar onze lunch zich voltrok.

Als we op zondagochtend de haven van St. Martin uitvaren, zijn we niet alleen. Al die Franse weekend-boten die de vorige dag zijn gekomen, verdringen zich nu om zo snel mogelijk de thuisreis te kunnen beginnen. Omdat men slechts tot 9 uur de haven uit kan vanwege het tij, is het dus spitsuur.

Helaas hebben we wind tegen op weg naar onze volgende bestemming, dus wordt het geen zeilen maar motoren. Aanvankelijk schijnt de zon maar gaandeweg komen we in gigantische mist terecht, zodat de radar aangaat. Als we onze bestemming, Les Sables d'Olonne, bereiken, klaart het weer op en kunnen we de grote zandstranden zien waar deze plaats zo bekend door is. Het is echter een groot contrast met het historische, kleine en gezellige St. Martin waar we vandaan komen. Grote nieuwbouw torenflats bepalen de skyline, afgewisseld met vakantiecomplexen en horecagelegenheden.

Les Sables d'Olonne is de plaats waar de Vendee Globe, de solo-zeilrace om de wereld, begint (in 2008 de volgende), waarbij 500.00 mensen bij de start op de kades staan. De jachthaven is enorm groot en wordt omringd door werven waar bekende zeiljachten als Feeling, Beneteau, Ovni en Jeanneau worden gebouwd.

Het is een toeristische badplaats bij uitstek; voor ons heeft het wat minder charme. Wij vermaken ons na een kort rondritje liever aan boord met de joues de lottes (de zeewolf-wangetjes) en bereiden ons voor op de volgende haven.

Dat wordt Port Joinville op het eiland Ile d'Yeu. Dit is een klein granieten eiland van ca. 10 bij 10 km, met karakteristieke rotspartijen, duinenrijen en vele kleine zandstrandjes. De tocht er naartoe is grandioso. We kunnen het hele stuk zeilen, begeleid door een lekker warm zonnetje. Op Ile d'Yeu blijven we een dag om de boot schoon te maken, wat rond te fietsen en natuurlijk de plaatselijke gastronomie te verkennen.

Maar daarover meer in een volgend bulletin.

## Time Out (Atlantic 42)

La douce France - Bulletin nr. 2 (5 juni - 15 juni 2007)

Ile d'Yeu is kleiner dan in het vorige Bulletin vermeld: slechts 10x 2,5 km. Het is een eilandje met gemoedelijke mensen, met oude dikke mannetjes die pastis drinken aan de haven en met een onvoorstelbare rust. Als we fietsend over het eiland gaan, kun je de stilte horen. Er is weinig bebouwing en auto's zijn meer uitzondering dan regel. Het gezang van de vogels heeft de overhand.

Omdat het eiland vrij heuvelachtig is, moet ik tijdens het fietsen denken aan het befaamde boekwerkje "Zadelpijn en ander damesleed". Met al die collen en colletjes, nu eens in een lage versnelling, dan weer opschakelen, is het afzien voor de ongeoefende tour-rijder. Elke keer hoop je - net als in het boek - dat er na de volgende heuvel onder een schaduwrijke boom een uitgebreide picknick klaar zal staan, maar ho maar: niks van dat alles. Alleen een slokje water moet de mens op de fiets houden.

Tot we op een rots bij een mooie baai aan zee stilhouden en Henk uit zijn rugzak een baguette en een stuk camembert tevoorschijn tovert. Hebben we ons net neergevlijd, begint het spektakel. Een grote helicopter van de gendarmerie landt op armlengte afstand. Gelijktijdig komt er een aantal politie-auto's aangescheurd, waaruit een mannetje of tien springt. Het blijkt om een rescue-oefening te gaan: de mannetjes worden om de beurt met een touw de heli ingehesen, waarna de heli hen op een verderop gelegen rots weer neerlaat. Een spectaculaire prive-show!

Zo doof als een kwartel en met de haren recht overeind van het lawaai en de wieken van de helicopter, hijsen we ons na een uurtje weer op de fiets om het kerkhofje van het eiland te gaan bekijken. Erg interessant. Geen graven, maar alleen grafkelders met enorme stenen erop, volgestouwd met keramieken bordjes vol goede wensen aan de overledenen. Boven sommige grafkelders is in plaats van een steen een klein huisje gebouwd. De graven gaan terug tot ca. 1850. Van het ruimen van kerkhoven, zoals bij ons na 20-30 jaar gebeurt, is hier geen enkele sprake.

Het weer is goed, ca. 24 graden overdag, met 's avonds en 's nachts regen. De wind is NO 3-4, in de middag draaiend naar N 2-1. Dat zal de hele week zo blijven. Voor onze koers is de ochtendwind gunstig, dus wordt het de komende dagen vroeg opstaan om de volgende bestemmingen te bereiken.

Eerst gaat het naar het schiereiland Noirmoutier, met een landschap vergelijkbaar met een Nederlandse polder. Vanuit het kleine haventje l'Herbaudiere is het 8 km fietsen (en dus ook weer terug!) naar de 'hoofdstad' van het schiereiland, Noirmoutier-en-l'Ile.

Het kan ons niet erg boeien, dus worden de trossen weer los gegooid op weg naar de volgende haven, Piriac.

Dit is de laatste haven van de Franse atlantische kust, daarna komen we in zuid Bretagne.

'Perfekt leuk plaatsje' en 'Pure delight' kraaien Henk en de pilot om het hardst. En dat klopt als een bus!

Het kleine dorpje bestaat uit een handvol nauwe, met keien belegde straatjes en pleintjes. De 17e eeuwse huisjes, gedeeltelijk met vakwerk, zijn in pastelkleuren geschilderd. Klimop, bloemen en kleine parasolvormige bomen completeren het beeld.

Omdat het nog geen vakantie seizoen is, is het er wonderbaarlijk rustig.

We zijn een van de weinige buitenlandse boten die dit haventje jaarlijks aandoen. Vanaf zee moet zorgvuldig de juiste route naar de ingang van de haven worden gezocht, omdat het er stikt van de rotspartijen onder water en omdat grote gebieden bij laag water droogvallen. De toegang is slechts mogelijk van 3 uur voor tot 3 uur na hoog water.

Bij de haveningang ga je over een betonnen drempel onder water, die - zodra het laag water wordt - opeens zichtbaar wordt. Deze drempel houdt het water in de haven op peil, ook bij laag water wanneer het water aan de andere kant van de drempel een stuk lager staat.

Bij de plaatselijke VVV krijgen we een folder met de 15 belangrijkste bezienswaardigheden van Piriac. Opgewekt gaan we op pad en vinden na enig zoeken het eerste fenomeen: een oud anker (sic!). Onze nieuwsgierigheid naar de andere veertien attracties is daarmee behoorlijk getemperd en omdat we tijdens onze wandeling naar de VVV eigenlijk alles al van het dorp gezien hebben, kappen we met de bezichtiging. Gelukkig komen we op weg naar de boot langs een poisonnerie, waardoor ons avondeten weer is verzekerd. In de warme ondergaande zon verlustigen we ons in de kuip aan oesters, bulots, crevettes, een pan mosselen en verse tonijn, dit alles besprenkeld met de lokale witte wijn.

Na Piriac gaan we richting Golf van Morbihan met als uiteindelijke doel de stad Vannes. De Golf van Morbihan hebben we twee jaar geleden ook bezocht. Het is een grote binnenzee waar het getijde hoogtij viert. Door de rotsachtige bodem met grote dieptever schillen, staat er een geweldige stroming en ontelbare draaikolkjes. Deze worden nog versterkt door de ca. 30 rotsachtige eilandjes die in de Golf liggen en waar het water zich omheen en tussendoor moet wringen. Het is dan ook zaak om rond doortij de Golf in te varen om de ergste stroming te vermijden. Onderweg vergapen we ons aan de prachtige (vakantie-)huizen die op de diverse eilandjes liggen. Allemaal prive-bezit op de twee grootste eilanden na.

Aan het eind van de Golf stroomt de rivier de Marle, eindigend in Vannes. Via een swing bridge en een sluis komen we in de 'jachthaven' van Vannes, een stel steigers aan weerszijden van de rivier. Plannen voor een volwaardige marina worden al jaren tegengehouden door de lokale ligplaatshouders. Wellicht om een 'overkill' van boten van buitenstaanders en daardoor stijgende havengelden te voorkomen.

Als wij er aanleggen, is het relatief rustig en vinden we vlot een plek naast een ander jacht.

In de zomer bij slecht weer is het er een grote janboel, volgens de havenmeester. Dan ontvluchten veel jachten de zee om in Vannes wat te winkelen of naar een museum te gaan. De haven van Vannes ligt dan mudjevol en biedt een chaotische aanblik.

Vannes blijkt een leuke bestemming. Opeens zit je weer midden in de wereld. Op het levendige Place de Gambetta, een plein aan het hoofd van de haven, krioelt het van de mensen. De talrijke terrassen zitten boordevol, dus ook voor ons is het tijd voor een biertje.

Er is van alles te zien. We kijken met enige hilariteit naar een klein wit treintje waarmee toeristen langs de bezienswaardigheden worden getuft. Je zou verwachten dat hierin een mix van mensen van diverse leeftijden zou zitten. Zo niet in het treintje dat wij zien. Deze is propvol gestouwd met dikke bejaarden met een witte stok en een zwarte bril op, voorzien van een koord om hun nek met een label waarop hun naam staat vermeld (voor als ze zoek raken?!). Een op de lachspieren werkend gezelschap.

Die lachspieren worden nog meer op de proef gesteld als we in de Telegraaf lezen dat de Belgen ondertiteling nodig hebben om Nederlandse tv-series als bv Baantjer te kunnen volgen; zonder ondertiteling begrijpen ze er geen bal van. Vooral de vertaling van 'klerelijer' ('ambetanterik') en 'gezeik' ('gezaag') bieden in onze ogen gave mogelijkheden om voortaan onze mening duidelijk doch niet al te aso te ventileren.

Vanaf de Place Gambetta gaat het door de oude stadspoort en via vele smalle, van kinderhoofdjes voorziene straatjes naar het centrum. Onderweg staan schilderachtige middeleeuwse vakwerkhuisjes waar de St. Pierre's Cathedraal bovenuit torent. Overal in de straatjes en op de pleintjes staan muzikanten met harpen en doedelzakken. Super sfeertje!

Natuurlijk nemen we een snelle look in de cathedraal, niet in het minst omdat het buiten erg warm en binnen lekker koel is.

In de mooie statige kerk heerst een serene rust, die tot onze stomme verbazing opeens plaatsmaakt voor een vent met een stofzuiger die enthousiast aan het werk gaat. Zal wel met de schoonmaak-c.a.o. te maken hebben, dat dit niet 's ochtends vroeg of 's avonds laat kan worden gedaan...

De vishal, met een gigantische hoeveelheid en variëteit vis en de zaterdagmarkt met een evengroot aanbod aan verse groenten en fruit (o.a. heerlijke abrikozen en kersen) worden natuurlijk bezocht. Dat geldt ook voor Les Halles, een overdekte markthal waar elke ochtend een overvloed aan Franse specialiteiten te koop zijn (zoals dat fantastische vlees van de Limousine en de blonde Aquitaine runderen).

De in volle tassen gepropte aankopen moeten voorzien in de basisbehoeften van de mens (volgens Maslow: eten en drinken) als we later op de dag met de boot de stad weer verlaten en voor anker gaan in de Golf van Morbihan. Hier liggen we als een van de zeer weinige boten en worden rond zeven uur vergast op een trompet-concert vanaf een van de prive-eilandjes in de buurt. Kennelijk is dat s' avonds vaste prik, want de volgende avond rond zeven uur - als we er nog liggen - begint die figuur weer te blazen.

Het is bloedheet, dus puffend en hevig transpirerend liggen we in de kuip. Zelfs de oesters worden met moeite naar binnen gewerkt. Henk verzucht dat hij 'een moord' zou doen voor een beetje koelte en regen. Had hij het maar niet gezegd: de zon is nog niet onder of zijn wens komt uit en ook de volgende dag is het grauw en motterig. Het is praktisch windstil en dat zal voorlopig volgens de voorspellingen waarschijnlijk ook zo blijven. Gelukkig is de temperatuur dusdanig dat het hier goed toeven is.

Tussen de oesters heeft kennelijk een kwaai gezeten, want de volgende ochtend is mijn ganse spijsverteringstelsel op hol geslagen. Niks van aan trekken, denk je in eerste instantie stoer. Gewoon een paar koppen koffie drinken en een broodje met een gekookt eitje eten. Dat maakt de zaak er echter niet beter op.

Kramp-kramp-stamp, kramp-kramp-stamp, kramp-kramp-stamp, zo wisselen maag, buik en boot elkaar in een vast ritme af als we de Golf van Morbihan uitvaren. Het is twee uur voor hoog water, dus we hebben stroom tegen. Op sommige plekken 4,5 tot 5 knoop, hetgeen betekent dat we af en toe nauwelijks vooruitkomen.

Eenmaal op zee gaat het iets beter, zowel met de snelheid als de algehele constitutie. Dit is mede te danken aan het kopje bouillon die Henk bezorgd aan de patient weet te slijten.

Maar in de haven van La Trinite slaat de ellende weer toe, zeker als ik door krampen overmand op de zeer lage steiger moet springen en de boot in bedwang moet houden die door de sterke stroom tegen de kant wordt gedrukt.

Op dat moment zien we Heinz binnenvaren, de man van de catamaran uit La Rochelle. Hij maakt een drinkgebaar, m.a.w. of we bij hem even een borrel (ik moet er niet aan denken) komen halen. Als hij de spijsverteringstroubles ziet als we bij hem aan boord stappen, duikt hij in zijn boot en komt met twee medicijnen terug: een glas pure pastis en een blik met charbon vegetal biologique. Dat zal me wel van de krampen afhelpen, stelt hij met zekerheid.

Na het innemen van een glas pikzwarte charbon, een soort houtskoolpoeder, zijn mijn lippen, tong en tanden even zwart als het ingenomen vocht, en dat blijft voorlopig zo. Maar de eerste indruk is positief: het lijkt te helpen. Als dank neemt Heinz graag de invitatie aan om bij ons aan boord ganzenlever en eendenborst te komen eten.

In tweede instantie lijkt het beter om de maag te ruste te leggen en op tijd naar bed te gaan. Als ik om half twee 's nachts wakker wordt van gepraat in de kuip over zaken als 'life is beautiful' en 'we are so lucky', blijkt dat Heinz net aanstalten maakt om terug te gaan naar zijn eigen boot. Normaliter - zegt hij - gaat hij bij zonsondergang naar bed en bij zonsopgang er weer uit. Kennelijk heeft hij dit keer de zonsondergang gemist.

Maar ieder nadeel heft z'n voordeel, zoals we weten van een van onze bekendste voetballers. De volgende twee dagen mogen we met Heinz op zijn super-catamaran mee de rotspartijen en eilandjes voor de kust te verkennen.

Zo'n grote catamaran is net een drijvende villa. Een gigantisch voordek om te zonnen, een groot achterdek met banken rondom om te eten en te borrelen en een grote binnenkajuit met zithoek en keukenpartij voor 's avonds en slecht weer.

Met tien slaapplekken is het een schip waar je elkaar niet snel in de weg zit. Het loopt op een vrij geruisloze motor zo'n 15 kn. per uur en blijft ook bij harde wind horizontaal (je kunt gewoon de glazen, flessen of pannen op tafel laten staan)). Dat is voor ons dus best een aardige ervaring, omdat wij op onze boot onder het varen alles moeten borgen zodat het niet kan wegschuiven.

We hebben Heinz gevraagd ons de fijne kneepjes van het ankeren bij te brengen. Dat gebeurt eerst in de buurt van een grote rotspartij. Hij heeft een sonar zodat we op het scherm zowel de diepte als de bodemgesteldheid kunnen zien.

Bij ca. 5 m diepte wordt een rondje gevaren om de omgeving in kaart te brengen, de stroom wordt ingeschat en vlakbij de rotsen wordt vervolgens geankerd.

Ook vissen zijn duidelijk op de sonar te zien, dus af en toe wordt er een hengeltje uitgeworpen (helaas zonder resultaat).



Hetzelfde ankerritueel vindt aan het einde van de dag plaats bij het kleine eiland Hoedic. Hier worden eerst een achteranker en vervolgens twee voorankers uitgebracht. Zo zijn we er 's nachts van verzekerd dat we op dezelfde plaats blijven liggen en niet door de stroom worden weggezet.

Hoedic was van oudsher een eiland van kreeftenvisserij. Kort nadat in de vorige eeuw een passagiersboot voor de rotsen van het eiland is vergaan, hebben de mensen op Hoedic het vissen op kreeften echter gestaakt. Dat gebeurde nadat er een kreeft werd gevangen met een trouwring om een van zijn scharen. Kennelijk van een omgekomen passagier. De overige delen van de schipbreukelingen waren met smaak door de kreeften verorberd. Sindsdien smaakten de kreeften de bewoners van Hoedic niet meer en hebben ze de kreeftenvangst in de ban gedaan. Het eiland is geworden tot een op zichzelf teruggetrokken gemeenschap, nors en achterdochtig tegenover buitenstaanders. Het aantal mensen dat nog op Hoedic woont, is sterk verminderd en op het kleine schooltje zitten nog slechts tien kinderen. Reden waarom de autoriteiten sinds kort proberen om bewoners van het vasteland over te halen om zich op Hoedic te vestigen.

Na een ochtend met stromende regen, zeilen we 's middags in volle zon met de catamaran terug naar La Trinite. Bij de ingang van de haven ligt een aantal mega-catamarans, met de oppervlakte van een klein voetbalveld en de hoogte van een appartementen- gebouw. Met deze boten worden snelheidswedstrijden rond de wereld gehouden. Vermoeid doch zeer tevreden over deze trip nemen we afscheid van Heinz en stappen we weer aan boord van onze eigen Time Out.

Dat was twee dagen geleden. Inmiddels is het 15 juni en we liggen nog steeds in La Trinite. Het weer is aanzienlijk verslechterd, waardoor we het vervolg van onze reis even hebben uitgesteld. Vandaag is het windkracht 7, met uitschieters naar 8, komend uit het ZW en draaiend naar W. De harde wind is zelfs in de haven overduidelijk te merken. Af en toe valt er een stortbui, te vergeeijken met een tropische regenbui maar veel minder warm. De vissers hier weten uit hun generatie-lange ervaring dat als het bij volle maan (dat is vandaag) mooi weer is, het vier weken lang zo blijft. Is het echter slecht weer, dan valt er de komende weken weinig goeds te verwachten.

In dat laatste schuitje zitten we dus, en de voorspellingen tot volgende week woensdag lijken de vissers helaas gelijk te geven.

Toch willen we morgen - als het weer meezit - proberen in l'Orient te komen, een haven weer iets dichterbij Nederland. de verwachting voor morgen is WZW 5, dus dat moet kunnen.

In de meantime vermaken we ons met lezen, de vishal en de markt bezoeken (tussen de buien door) en straks de twee kilo levende langoustines te koken en op te peuzelen. Wat wil een mens nog meer?!



## Time Out (Atlantic 42)

La douce France -Bulletin nr. 3 (16 - 21 juni 2007)

Het is uiteindelijk zondag als we La Trinite verlaten. Het waait niet zo hard meer als de voorgaande dagen als we om zeven uur 's ochtends de haven uitvaren. Ook regent het gelukkig niet meer, hoewel de lucht er grauw en dreigend blijft uitzien.

Het is springtij en we hebben de stroom (3 - 4 kn.) mee, zodat we op de lange golven die hier vanuit de oceaan het water bepalen, lekker opschieten. Helaas begint het na een paar uur te regenen en dat zal de hele dag zo blijven. Ook de wind trekt weer aan. Aldus varen we langs Belle Ile, Ile de Groix en Iles de Glenan, met hun prachtige baaitjes en ankerplekken die we graag bezocht hadden. Het zijn nu vage schimmen in de verte die misschien een volgend jaar kunnen worden aangedaan als het weer beter, de temperatuur hoger en de wind minder is.

Het is ca. 60 mijl varen van La Trinite naar Port-la-Forêt, een afstand waarover we ongeveer twaalf uur denken te doen. Uiteindelijk blijkt dat minder dan tien uur te kosten, m.n. door de sterke stroom die we wonderbaarlijk genoeg al die tijd meehebben.

Zoals bij elke haven die we binnenvaren, controleert Henk ook voor de ingang van de haven van Port-la-Forêt of zijn boegschroef het doet. Wij hebben die boegschroef nl. absoluut nodig bij het manoeuvreren en aanleggen (zeker als het hard waait en/of er veel stroming is) omdat we twee roeren hebben.

Tot zijn grote schrik doet de boegschroef het niet!! Goede raad is duur (hoe duur bleek vijf dagen later).

We zijn immers maar met zijn tweeën op de boot en het is de vraag hoe we - met Henk achter het stuurwiel en ik als matroos die de lijnen aan de wal moet zien vast te krijgen- de boot in deze ongelukkige omstandigheden op een fatsoenlijke manier aan de steiger leggen. Na enig heen-en-weer gepalaver roep ik via de marifoon de havenmeester op en leg hem de situatie uit. Het blijkt een uitzendkracht te zijn (het is immers zondag) en hij kan ons niet helpen. Na nog wat 'gezaag' mijnerzijds (zie de Vlaamse ondertiteling), is hij bereid zijn droge en veilige commandopost te verlaten en ons met zijn bootje te helpen bij het afmeren.

So far so good. Maar dan! De volgende ochtend bellen we met Wessel van de werf in Harlingen en die denkt dat het probleem zit in "de overbrugging tussen de electro-motor en het staartstuk van de boegschroef, vermoedelijk de breekpen".

Leg dat maar eens uit aan een Franse monteur, en dan ook nog in correct ABF (Algemeen Beschaafd Frans)!! Henk zou het moeten kunnen. Hij heeft immers al een jaartje of zeven geleden een cursus Frans van vriendin Saskia gekregen en slaapt deze cursus op elke vakantie in zijn bagage mee. Elk jaar begint hij er vol goede moed aan, maar komt hij nooit verder dan les 3. Dat schiet dus niet op!

Als een volbloed-kapitein geeft hij zijn matroos het commando om het woord te voeren. Die heeft er de smoor over in dit zaakje te moeten opknappen, want technisch Frans is wel even wat anders dan een beetje kletsen in de super. De opmerking van die Ouwe: "Een vrouw is als een keukenmixer: je merkt pas hoe sterk ze is als ze in de puree zit", doet de matroos bijkans besluiten tot muiterij.

Enfin, na het raadplegen van het (maritieme) woordenboek gaan kapitein en bemanning met een kladje met de juiste termen op de vouwfiets naar het reparatiebedrijf, de kapitein vanzelfsprekend voorop. Met een robuust armgebaar waaruit zijn natuurlijke gezag moet blijken, verordonneert de capitano bij aankomst zijn bemanningslid om het woord te nemen. Het is een wonder: ze snappen onmiddellijk wat het probleem is.

Dus komt er na een uur een mannetje aan boord, onderzoekt de zaak en concludeert dat de schroef (de propeller, l'helice) van de motor van de boegschroef kwijt is. Hij zal een nieuwe bestellen, de boot moet uit het water worden gekraand en zodra hij de nieuwe schroef heeft, zal hij hem er opzetten.

Omdat we het niet zo zien zitten om een (of misschien meer) dagen en nachten in de boot op de wal te vertoeven, bespreken we de aangelegenheid later op de dag nog een keer met de monteur. Het lijkt hem bij nader inzien een goed idee om toch maar even te controleren of de propeller inderdaad verdwenen is. Dus gaat zijn zoon in de namiddag met duikpak en zwemvliezen te water en constateert dat de schroef nog aanwezig is! Het probleem zit hem in een onderdeel met tandwielen dat kapot is (vraag een eenvoudige matroos niet hoe dat precies zit; hiervoor moet je bij de schipper zijn).

Telefonisch wordt het onderdeel in Cannes besteld, maar dat kan op zijn vroegst woensdag binnen zijn. Er zit dus niets anders op dan daarop te wachten. Een schrale troost is dat het windkracht 7 ZW is en we toch niet waren uitgevaren. Het mindere bericht is dat deze wind nog enkele dagen zal aanhouden.

In the meantime fietsen we naar het kleine dorpje, bezoeken - natuurlijk - het mini-supermarktje dat weinig spannends te bieden heeft, doen een poging verse vis te kopen (helaas is de visboer de hele week dicht) en verblijden de slager met een mega-aankoop aan biefstuk, kalfslever, pate en rillette. Gewapend met deze schatten, aangevuld met enkele flessen cider en een baguette gaat het tussen de buien door maar weer richting boot.

Het is erg jammer dat het weer niet meezit, want het dorpje en zijn omgeving zijn erg mooi. Prachtige huizen met tuinen vol hortensia's, fuchsia's en rozen. Heuvelachtige vergezichten waar appel- en kersenbomen overvloedig aanwezig zijn. Maar ja, zolang de boot niet gerepareerd is, we niet weten wanneer we weg kunnen en een trui en jas nodig zijn om op temperatuur te blijven, is het genieten allemaal een tandje minder. Gelukkig is de plaatselijke cider van een uitstekende kwaliteit!

Op woensdag en donderdagochtend informeren we diverse malen bij het reparatiebedrijf of het onderdeel inmiddels is gearriveerd. Helaas, helaas: nog niet. Tot donderdag rond lunchtijd de mensen glunderend vertellen dat het pakketje is aangekomen. Inmiddels is besloten dat de boot niet op de wal gekraand zal worden, maar met hoog water naar de trailerhelling kan worden gevaren. Hier kan de boot droogvallen en kan de monteur bij laag water het onderdeel monteren.

Zijn zoon zal ons helpen bij het overvaren, maar als die maar niet verschijnt besluit Henk dat we de boot er zelf maar naartoe moeten varen. Heel voorzichtig, in de stromende regen, met de wind van achteren, gaat het richting trailerhelling.

Dat dachten we tenminste, maar we hebben de verkeerde vaart genomen! We moeten weer achteruit, want keren gaat niet zonder boegschroef in de nauwe doorgang met links en rechts boten. Door de wind waait de boot richting die boten, hetgeen nog versterkt wordt door onze rechtsdraaiende schroef als we achteruit varen. Gevolg is dat we even later tegen de achterkant van een aantal afgemeerde boten liggen en geen kant meer op kunnen. Enige hulp van de capitainerie of andere instantie is niet te verwachten, want alles is gesloten omdat iedereen van zijn (wilverdiende?) lunch zit te genieten.

Gelukkig hebben de mensen van het reparatiebedrijf na enige tijd gezien dat er iets mis is, springen aan boord en weten de boot uiteindelijk op de plaats te krijgen waar hij moet zijn: de trailerhelling. Daar liggen we, vastgesjord met drie lange lijnen naar de wal, en lichtelijk scheefhangend, een uurtje of vier te wachten tot het water voldoende gedaald is.

Als de reparateur komt, is het klusje in een mum van tijd gefikst. Zoals hij kan laten zien, hebben we kennelijk een hard voorwerp in de boegschroef gehad (stukjes van de propeller zijn er af) en heeft dit harde voorwerp het tandwiel-element achter de propeller compleet door midden gebroken. Als trofee houden we het kapotte element voorlopig aan boord.

Morgen komt de monteur nog even terug omdat er al de hele reis stroom op de hendel van de motor staat. Als het regent en de hendel nat is, volgt dan een behoorlijke schok. Alleen door handschoenen aan te doen heb je er niet al te veel last van.

Door de capitainerie en andere zeerotten hier in de haven wordt ons aangeraden op zijn vroegst morgenmiddag - en nog beter pas zaterdag - te vertrekken. Ook voor morgen zijn er nog stormwaarschuwingen en de veerboten tot aan Brest zijn allen uit de vaart genomen vanwege windkracht 8.

Zomer moet het hier nog steeds worden, helaas.

## Time Out (Atlantic 42) Reisverslag

La douce France - Bulletin nr. 4 (22 juni- 1 juli 2007)

La grande finale de malheurs

Zaterdag 23 juni gaat het van Port la Foret naar Camaret. Na een lange dag zeilen gaan we direct na het avondeten naar bed. De volgende ochtend om half 7 staan we weer paraat om opgewekt verder te varen. We weten dan nog niet wat ons de komende dagen te wachten staat!

Als we 's ochtends de haven van Camaret uitvaren, regent het en staat er 10 kn. wind. De voorspellingen zijn niet uitbundig, maar echt slecht weer wordt ook



niet verwacht. Hahaha, dat dachten die sukkels van de meteo! We zijn nog geen uur onderweg of het begint gigantisch te regenen. Het regent zo hard dat een van Henk's contactlenzen uit zijn oog spoelt. Ik heb er geen idee van welk oog het is (Henk heeft ogen met - 2,75 en - 5,5), maar de schrik slaat me om het hart als kort daarna de regen wordt vergezeld van een zeer plotseling opkomende harde wind (op de windmeter 35-38 kn. ware wind, dus een dikke windkracht 8). Dan wordt het (beperkte) waarnemingsvermogen wel optimaal op de proef gesteld.

Zo door te zeilen is niet verantwoord. Besloten wordt dan ook om de fok in te halen en op grootzeil en motor terug te varen naar de haven van Camaret. Maar dat is sneller bedacht dan gedaan. De fok wil niet inrollen!!!!

Hoe hard Henk ook aan de touwen trekt, het lukt niet en de fok gaat als een dolle fladder. Kennelijk zit er een knoop in het touw in de inrol-trommel. Terwijl de boot als een gek heen en weer wordt gegooid door de wind en de fikse golven, wordt er driftig overlegd over een oplossing om de fok de baas te worden. Die zal toch ingerold moeten zijn als we de haven ingaan.

De trommel loshalen, de hele fok strijken, de fok met de hand inrollen: alle oplossingen hebben als groot nadeel dat dit op het voordek moet gebeuren. Onder deze ruige omstandigheden en met die wild heen-en-weer slaande fok is dat verre van eenvoudig en bepaald niet ongevaarlijk.

We denken dat de laatste oplossing (fok met de hand proberen in te rollen) het beste haalbaar is. We varen eerst een stuk terug naar de kust zodat we in de luwte van het vaste land komen. Hier zijn de golven wat minder hoog. Dan gaat Henk gebukt via de railing naar voren en ligt uiteindelijk op zijn buik, met zijn reddingsvest aangelijnd aan de voetrail, op het voordek. Met bovenmenselijke kracht lukt het hem - als ik voor de wind ga varen - de tegenstribbelende fok in te rollen en vast te binden met de fokkeschoot.

Vermoeid gaat het vervolgens door de hoge zee richting de haven. Als de boot daar in dit zware weer eindelijk is neergelegd, mogen de zeilpakken en de rest van de klamotten uit. We zijn zeik-en zeiknat (excusé le mot), tot op het bot.

's Middags - als het weer droog is - kan het verdraaide touw in de fokke-trommel vrij eenvoudig weer ontward worden en lijkt alle spanning en hectiek van die ochtend weer vergeten.

Toch is het dan ook tijd voor enige bezinning. Door het aanhoudende slechte weer, de harde wind, de ongunstige voorspellingen en de tegenslagen die we tot nu toe met de boot hebben, is het de vraag wat de beste optie is. De mogelijkheid om de TGV/Talys naar huis te pakken en de boot voorlopig in Camaret te laten liggen, wordt serieus onder de loep genomen. We besluiten er eerst nog eens een nachtje over te slapen. Het resultaat is dat we op dinsdagochtend op tijd weer verder varen!

De eerste hindernis die genomen moet worden is het Chanel du Four. Dit is een van de beruchtste passages van Europa, tussen het Franse vasteland en Ile d'Ouessant en net voorbij Brest. Doordat het water hier door een smalle doorgang met grote dieptever verschillen wordt geperst, is het water er erg wild en is een stroming van 6 knoop of meer niet ongebruikelijk. Tegen de stroom invaren is absoluut onmogelijk: onze normale snelheid is 5 - 6 knoop dus zou de boot bij een tegenstroom van 6 knoop niet eens vooruitkomen (of misschien zelfs achteruit geduwd worden). Je moet dus zorgen dat je aan het begin van het Chanel du Four bent als de stroom begint mee te lopen.

We hebben een vrij stevige NW wind (5), pal tegen de stroom in. Door de harde wind van de afgelopen dagen is de zee erg ruw. Gecombineerd met wind tegen stroom, maakt dat dat er hoge golven staan en het water erg knobbelig is. In een kolkende zee krijg je het idee op een gigantisch hobbelpaard te zitten: de boot wordt van voren opgetild om even later met een smak in de golven gesmeten te worden. Het water spoelt met grote hoeveelheden over het dek. Echt jofel, als je er van houdt....

Om ons heen horen we het overkomende water gorgelen en borrelen. In al die narigheid hoor ik opeens niet alleen buiten maar ook binnen van alles borrelen. Ondanks het verbod van de schipper ('anders wordt je zeeziek'), ga ik toch maar kijken.

Binnen blijkt bijna net zoveel water te staan als buiten (grapje).

Maar alle gekheid op een stokje: het is er behoorlijk nat. Het water staat duimendik op een stoel en bank en een deel van de vloer is kleddernat. Kennelijk ben ik voor vertrek vergeten twee raampjes van de tochtstand af te halen, waardoor de golven die overkomen, door de kieren naar binnen zijn geslagen.

Nou ja, dikke pech. Dweilen en de ruimte onder de vloerluiken van de de boot leeghozen is de enige mogelijkheid! En de rest zal wel drogen, hoop je, hoewel de temperatuur van 13-15 graden daarbij niet erg behulpzaam is.

Na dit onbeduidende (sic!) voorvalletje vecht de boot zich verder door de wilde, onrustige golven, richting l'Aber Wrac'h. Dit kleine haventje zonder voorzieningen lijkt ons een goede tussenstop voor één nacht.

Bij de aanloopboei naar de haven wordt het grootzeil neergelaten en wil Henk de motor starten. Opeens schreeuwt hij: 'Aggie, de motor doet het niet'.

Je gelooft je oren niet; dat kan niet waar zijn!!! Zonder motor komen we nooit die haven binnen, met zijn toegangsgeul vol bochten, rotsen en ondiepten! Ook na verdere verwoede pogingen van Henk komt de motor niet op gang.

Terwijl Henk de boot op de kleine fok richting open zee probeert te manoeuvreren - weg van de rotsenkust - , grijp ik de marifoon en roep ik enigszins over de rooie de havenmeester van l'Aber Wrac'h op om het probleem te melden. We hebben hulp nodig!! Voor anker gaan op 35 m. diepte is geen optie en na een eindeloos lijkende discussie meldt de havenmeester dat hij de reddingsdienst zal waarschuwen.

Een klein uur later zien we eindelijk de Societe Nationale de Sauvetage en Mer in de verte verschijnen. Een zwart-oranje reddingsboot, bemand door vijf doorgewinterde zeeluiden. We krijgen het bevel de fok te strijken, lijnen worden overgegooid en even later worden we langzaam achter de reddingsboot aan het kleine haventje van l' Aber Wrac'h binnengesleept.

Vanwege de harde wind worden we eerst langs zij van de reddingsboot gebonden en liggen we tesaam aan hun boei, midden in de havenkom. De volgende dag komen een monteur en een electricien aan boord en konkluderen na eindeloos gesleutel dat de startmotor is doorgebrand. Kennelijk is er kortsluiting geweest. Dat is duidelijk te zien als de startmotor eruit is gehaald: een kabel aan de startmotor is helemaal verbrand. Hoe dit alles heeft kunnen gebeuren, blijft onverklaard. Feit is dat een nieuwe startmotor moet worden besteld bij de dealer in Brest. Dat kan wel enige dagen duren.

Na deze mededeling vragen we de havenmeester per marifoon of we naar de steiger gesleept kunnen worden. Dan hebben we tenminste electra en kunnen we aan de wal. Helaas, helaas, met deze harde wind wordt het niet verantwoord geacht onze grote boot aan een van de (kleine) steigers te leggen. We moeten van de boei van de reddingsboot af (die moet elk moment kunnen uitvaren) en worden even later door twee kleine bootjes van de capitainerie naar een 'eigen' boei in de havenkom geduwd en getrokken. Een hele klus omdat onze boot veel wind vangt.

En daar liggen we de eerstvolgende dagen, zonder motor. Geen motor betekent geen electra. En geen electra betekent geen verlichting, geen verwarming, geen koelkast, geen water (behalve via de voetpomp) etc. Een benarde situatie.

We beginnen met het opeten van alle bederfbare waar uit de koelkast, met de zaklamp wordt nog even gelezen in bed en de volgende ochtend, als het somber en mistig is, wordt bij waxinelichtjes een lekker kopje koffie gedronken. Want gas hebben we gelukkig (nog) wel.

En ook een rubberboot! Als Henk zijn lijnen en stootwillen netjes wil opbergen, neemt een stootwil de benen en zien we hem met de stroom mee snel van onze boot wegdrijven. Als een raket duikt Henk in de bakskist, trekt de rubberboot tevoorschijn, prompt deze in record-tijd op en opent de jacht op de stootwil.

Voor hij wegvaart, geeft hij nog de instructie dat hij met zijn armen zal zwaaien als hij onverhoopt niet terug kan komen... Dan moet ik de havenmeester waarschuwen (die al naar huis is, want het is ver na zessen). Lekker dan, daar zit je op de uitkijk op een boot midden op het water en wetend dat je weinig kunt doen. Maar deze keer is het eind goed, al goed. Na een uurtje komt Henk met zijn buit, een bijna verzopen stootwil, triomfantelijk terug.

De rubberboot geeft ons ook de mogelijkheid naar de wal te varen. Daar treffen we de president van het reddingsstation en praten nog even na over onze 'reddingsoperatie'. Hij vertelt dat ze de nacht ervoor een veel moeilijker klus hadden. Toen vroeg een zeilschip dat zich 16 mijl uit de kust bevond, om assistentie. Ze kregen hun grote fok niet ingerold en hadden daarnaast motorproblemen. Die reddingsoperatie had veel meer voeten in de aarde dan de onze, want het was donker, windkracht 8 en golven van 5 m. hoogte.

Volgens onze zegsman is het weer de laatste weken volstrekt onvoorspelbaar. Rustig weer met weinig wind slaat binnen tien minuten om in zeer slecht weer met regen en heel harde wind (8 - 9).

De president - als oud-marinier zelf een actief lid - is duidelijk trots op zijn reddingsdienst. Het reddingsstation van l'Aber Wrac'h is met zijn oprichting in 1865 een van de oudste station van de Bretonse kust. Vol trots wordt vermeld dat sinds die tijd ca. 20000 mensen zijn gered. De reddingsboot van het station is betaald door de regering; alle overige kosten moet het station voor eigen rekening nemen. Dus wordt er gewerkt met onbetaalde vrijwilligers (die het overigens een ere-ambt vinden, naast hun bestaande werk) en wordt via donateurs, evenementen, verkoop van T-shirts etc. geld binnengehaald. Verder moet elk schip dat een beroep doet op de reddingsdienst, hiervoor betalen (€ 400 p/uur).

Sneller dan verwacht wordt de nieuwe startmotor via een sneldienst geleverd. Vrijdag aan het eind van de middag wordt hij gemonteerd (waarbij blijkt dat ook het massa-relais onklaar is) en kan er weer stroom worden gedraaid. Zaterdagochtend is alles definitief aangesloten.

Nu de boot weer in orde is, gaan we ons opmaken voor het laatste onderdeel van de reis. Via het eiland Guernsey willen we naar Cherbourg, waar Frits vanaf woensdag mijn plaats zal innemen. In de kroeg bij de haven bekijken we onder het genot van een bière blanche alle mogelijke weersites op internet. En ook via de Navtex aan boord krijgen we de nodige informatie. Als we met zijn tweeën zijn, dan vinden we het alleen verantwoord om uit te varen bij maximaal windkracht 5 - 6. Als we dan onderweg door meer wind overvallen worden, is dat misschien niet prettig, maar daar probeer je dan het beste van te maken.

De weergoden werken opnieuw niet mee! De extended outlook van de Navtex meldt voor zaterdag tot dinsdag alweer een groot lage druk gebied met "strong SW winds over all areas, to continue till Monday, veering W, somewhat easing on Tuesday". Voor Plymouth en Portland (ons vaargebied) geldt ZW 5 tot 7, nu en dan storm 8, ruwe zee, regen en stortbuien.

In de (ijdele) hoop dat er op internet misschien betere voorspellingen staan waardoor we toch weg kunnen, zoeken we alle weer-websites af. Maar ook daar zijn de voorspellingen niet beter.

Na uitgebreide discussies kunnen we niet anders dan de konklusie trekken dat er niet gevaren kan worden. L'Aber Wrac'h is ons Waterloo in deze vakantie!!



Er rest ons niets anders dan te blijven liggen aan onze boei en af en toe met de rubberboot naar de wal te gaan voor een biertje en een wandeling heuvelop naar bakker en slager in het petieterige dorpje Landeda. Wind, regen en kou houden ons daarbij gezelschap.

Maar daarom niet getreurd. Dit jaar mag dan niet de zonnige zeilvakantie hebben gebracht die we voor ogen hadden, we hebben wel weer het een en ander meegemaakt.

In elk geval hebben we het Handboek Crisismanagement van A tot Z doorgenomen.

Om maar te zwijgen van het Handboek Matroos. En de winst is dat Henk net heeft aangekondigd dat hij zijn Franse cursus eens te voorschijn gaat halen....

Rest mij eenieder die ons via internet of mobieltje een reactie heeft gestuurd, van harte te bedanken. Dat was hartverwarmend.

Salut!!!!