

Deel 4: Met BA naar NYC



1. Van IJmuiden naar Horta – 11 tot 28 mei 2022
2. Van Horta naar New York City (NYC) – 2 tot 25 juni 2022
3. Van New London naar IJmuiden – 8 juli tot 4 augustus 2022



Voorwoord

Pas in januari 2024 zet ik de laatste puntjes op de i van dit verslag. Nadat ik direct na thuiskomst driftig begon te typen had ik er al gauw genoeg van. Ik was ruim 3 ½ jaar intensief met het project bezig geweest en had er behoefte aan om het verhaal achter me te laten en afstand te nemen. Want in de praktijk ging er geen dag voorbij zonder dat ik met de het project bezig was. Soms maar 10 minuten, soms een paar uur en dikwijls de hele dag. Ik moest het verhaal op een bepaalde manier ook weer van me af schudden.

Maar het leek me wel leuk het verslag af te ronden en af te drukken. Voor later! En het heeft even geduurd, maar nu heb ik het weer opgepakt en maak ik het af.

Net als bij voorgaande verslagen, heb ik zo dicht mogelijk willen blijven bij het oorspronkelijke tekst, die ik tijdens de reis “met pen en papier” heb opgetekend. Met alle onleesbare passages daarin, wanneer het weer eens “ruig weer” was, met alle kromme en niet goed lopende zinnen die nu eenmaal het gevolg zijn van “spontaan formuleren en opschrijven zonder correctie mogelijkheden”. Al tijdens de tocht had ik mij voorgenomen de tekst achteraf uit te typen en daarbij de tekst een beetje “op te poetsen”, maar niet teveel te veranderen. Ook had ik een aantal onderwerpen genoteerd waarvan ik dacht dat het interessant zou zijn hier achteraf wat meer over te schrijven en zo nodig wat over op te zoeken, als verduidelijking en als verluchting. Deze onderwerpen zijn tussen de tekst van het verslag opgenomen in een apart kader. Ten slotte heb ik een paar foto's (ik heb totaal 1700 foto's en bijna 2 uur video materiaal gemaakt) opgenomen in het verslag, soms om wat te verduidelijken, maar in het algemeen om wat kleur toe te voegen.

Inleiding

Begin 2022 wees alles erop dat de Coronacrisis aan het uitdoven was. In maart 2022, na 3 jaar, is er officieel een eind gekomen aan de coronapandemie. Het kabinet heeft op 10 maart besloten het advies van het OMT hiertoe over te nemen. De huidige varianten van het virus zijn sluimerend in de samenleving aanwezig en de gevolgen van besmettingen nemen af. Voor corona gelden voortaan de generieke adviezen die ook van toepassing zijn op andere luchtweginfecties. Dat zijn de algemene adviezen over handen wassen, niezen in de elleboog en thuisblijven als je ziek bent. Ook in het buitenland was de situatie genormaliseerd. Nu zou het dan toch een keer moeten kunnen!

Hoewel ik er beter op was voorbereid dan ooit, als het gaat om de uitrusting van BA en mijn eigen ervaring, was ik toch de concentratie en focus een beetje kwijt. Het leek bijna onecht dat het nu wel zou gebeuren, een beetje op afstand. Ik moest mezelf ertoe zetten om scherp te zijn in de laatste voorbereidingen.

Deze keer ging ik mijn baan opzeggen. Per 1 mei. Ik zou wel terug mogen komen na de reis, maar dan moest ik toezeggen nog minstens een jaar te blijven. En hoewel dat een redelijke voorwaarde was, voelde ik daar niets voor. Ik was toe aan verandering in mijn werk. Mijn plan was om na de grote reis te kijken of ik als zzp-er de kost kon verdienen. De grote uitdaging zou worden om een (eerste) opdracht te verwerven, maar daarvoor had ik wel een paar ideeën (leads) ...

Het plan om met BQK vakantie te vieren in New York en omgeving verviel omdat de schoolvakanties laat vielen en eigenlijk begonnen op het moment dat ik weer uit de US wilde terug wilde varen. Dat ging dus niet meer.

Mijn vertrek window was “tussen 5 en 15 mei”, maar ik vond het bij nader inzien toch wel leuk om mijn verjaardag nog te vieren, met Delftse vrienden, en dat werd gepland op 6 mei, het feitelijke vertrek kwam daarmee op “waarschijnlijk 10 mei” te staan. Dat werd uiteindelijk 11 mei in alle vroegte, nadat ik die nacht al op de boot had geslapen.

Het was al twee weken mooi zomer weer, met een oosten tot noordoosten wind. Perfect om door het kanaal te zeilen. Maar 10 mei sloeg het weer om en werd het guurder en regenachtig, met een stevige zuidwesten wind ...



De jachthaven van IJmuiden op de dag voor vertrek.



Woensdag 11 mei vroeg in de ochtend, een stoer begin.

Dag 2 Do 12 mei 17:25u (GMT-2; Nederlandse zomertijd)

“Nu is het echt begonnen!!” schreef Beer gisterochtend om 7:13u. En zo is het. Ik was toen net 2 uur onderweg. Inmiddels al weer Oostende voorbij en al heel wat avonturen achter de rug. Maar vooral veel tegenwind. De ZW wind zette dinsdag in, na een lange periode met betere windrichtingen. Precies op de beoogde vertrekdatum. De afgelopen 3 jaar roep ik: “Als ik maar eenmaal door het kanaal ben!”. Nu ervaar ik dat dat inderdaad een uitdaging op zich is. Maar als het goed gaat passeer ik morgenochtend Cap Gris-Nez, net voorbij Calais, en wordt het water ruimer. Dan lonkt het echt grote water. Op naar de Azoren!

Dag 3 Vrij 13 mei 23:20u

Ik moet mij er nog een beetje toe zetten om te gaan schrijven. Vanochtend rond 10u langs Cap Gris-Nez gevaren. Het lag mooi in de zon. De dag is verder kalm verlopen, hoewel de windkracht 5 pas om 20u ging liggen. Nu is er tussen 10 en 15 knopen wind, meer uit het westen. Mijn volgende target, Cap de la Hague, ligt precies in het westen dus het blijft kruisen. Met al die tegenwind gaat het langzamer dan gepland. Inmiddels bijna een dag achter op het schema. Dat is niet erg, maar wel jammer om daarmee te beginnen. Vandaag lange slagen gemaakt (slechts 2 keer overstag) ten zuiden van de vaarroute. Veel (bij)geslapen.



Cap Gris-Nez

Dag 4 Za 14 mei 7:30u

Goede nacht gehad, veel geslapen. De zee is hier rustig. Weinig schepen, zelfs weinig vissers, en de wind is gaan liggen. Heb om 6u de motor bijgezet. We hadden te weinig snelheid meer voor de stuurautomaat en de tegenstroom begon. 3 uur motoren geeft dan in ieder geval het gevoel van enige voortgang". Ik ga zo eens lekker ontbijten: tomaatje met oude kaas op brood. Geen eitje want het gaspitje doet het niet. Ik wist dat ik het fornuisje eens grondig schoon moest maken maar had er nog niet de tijd voor genomen en het functioneerde tot voor kort nog goed. Nu dus niet meer en een vluchtige inspectie leerde mij dat ik het schoonmaken fundamenteleer moet aanpakken. Dat heb ik voor vandaag gepland.

Za 14 mei 16:15u

Het beoogde "3 uur motoren" is uitgelopen tot 10 uur motoren. Het was een prachtige zonnige dag maar er was geen draad wind. Ik heb de motor net om 16u uitgezet maar er is nog steeds nauwelijks wind. We kunnen net koers houden op de grote Cruising Code zero (CCzero). Volgens de verwachtingen zou de wind moeten opsteken en meer uit oost komen, dus dat zal zo wel gebeuren. Ondanks het lawaai van de motor was het een relaxte dag met veel zon en een spiegelgladde zee.



Het grote Cruising Code Zero (CCzero) zeil bij iets meer wind.

Het gaspitje doet het gelukkig weer. Ben er wel een tijdje mee bezig geweest maar dat heeft geloond. Ook heb ik eerst de glasresten onder het fornuis verder opgeruimd. Die waren het resultaat van de gebroken ovenruit. 2 dagen geleden brak die plotseling, waarschijnlijk als gevolg van mechanische spanning. Het deurtje was een paar keer open gesprongen in het heftige weer en toen heb ik het met een lijntje rond de greep vastgezet. Maar de greep zit direct in het glas geschroefd en de kracht erop heeft blijkbaar in teveel spanning in de glazen ruit geresulteerd. Ik zat aan de kaartentafel toe het gebeurde, met een doffe knal. Als een autoruit brak het glas in 1000 kleine stukjes. Het meeste glas op de vloer heb ik direct opgeruimd, maar de rest dus pas vandaag.

Za 14 mei 18:15u

Kijk, daar zat ik op te wachten! Plotseling steekt er een briesje uit NO op. Het is maar 6 knopen wind, maar op de CCzero loopt BA meteen meer dan 5 knopen. En we varen in de goede richting. Alleen jammer van de tegenstroom die net begint.

Za 14 mei 19:15u

Nog steeds gaan we zo'n 5 knopen. Ik heb iets lager gestuurd, anticiperend op een iets ruimende wind. Beetje oploeven kan altijd nog. De wind recht van achteren is niet fijn.

Ik heb net gegeten, gedineerd mag ik wel zeggen, binnen aan de tafel. Spaghetti met pesto (uit een potje) en Parmezaanse kaas (uit een zakje) een stuk komkommer erbij. Heerlijk! De eerste normale maaltijd sinds vertrek.

De schoenen zijn gelukkig weer opgedroogd en staan weer binnen. Nu op een iets hoger plekje. Onderin de hangkast waren ze nat geworden doordat er redelijk wat water in de boot stond. Als gevolg van een paar "incidenten". Eerst had ik bij vertrek het kajuitluik op een kier laten staan, waardoor er bij de eerste de beste golf die over de boot kwam een flink plons water naar binnen kwam, deels op de bank, die ook mijn bed is. Lekker slim! Gelukkig was ik binnen toen het gebeurde en kon ik een tweede keer voorkomen. Daarna is er nog zeker 3 keer water door de kajuitopening naar binnen gekomen. Dat kan gebeuren omdat sommige golven precies over het dek schuiven en deels onder de buiskap doorspoelen. Onder bepaalde helling "valt" het dan door de kajuitopening naar binnen. Het schuifluik dichthouden voorkomt dit grotendeels, maar niet helemaal. Bij echt ruig weer moet ik eigenlijk de kajuit helemaal afsluiten en ook de verticale luikjes erin zetten.

Onder helling over stuurboord valt het binnenkomende water richting kombuis. Daar kan het niet veel kwaad, behalve dat het in het koelvak loopt. Over bakboord is er de kans dat het water op de kaartentafel terecht komt, met gevaar voor omringende instrumenten. Dat is ernstiger.

Water dat onder de vloer staat, zelfs al is het nog niet eens zo heel veel, kruipt langs de romp "omhoog" als we onder grote helling varen. Aan de wind varende met windkracht 6 is dat de afgelopen dagen regelmatig gebeurd. Het water komt dan regelmatig hoger dan waar ik rekening mee houd tijdens het inruimen van de boot. Bovendien is het water moeilijk te verwijderen als we onder helling varen. Pas toen het rustiger werd heb ik het goed kunnen wegpompen.

Dag 5 Zo 15 mei 12:45u

Vanochtend om 4u langs Cap de la Hague gevaren en een uur later had ik Alderney dwars. Precies 4 dagen onderweg. Vannacht hadden we stevige wind uit het oosten. Recht van achteren dus. Ik had het voorzeil helemaal opgerold, maar het blijft onrustig varen. Zo "plat voor de wind" op korte hoge golven, varende op de stuurautomaat is een paar keer (klap)gijpen bijna niet te vermijden. Niet goed voor het materiaal! Ik maak me een beetje zorgen om de overloop. Eén van de vier wieltjes van de "wagen" is verdwenen. Hoe en wanneer weet ik niet. De wagen kan niet zomaar van de rails worden getrokken, maar de belasting is wel asymmetrisch en trekt de wagen een beetje scheef. Voor de zekerheid (of meer: voor mijn eigen gemoedsrust) heb ik de wagen extra geborgd door er een lijn omheen te binden. Ik moet in de volgende haven maar eens kijken of ik zo'n wiel kan kopen.

In het geweld van de zeegang was de wc-bril losgeraakt en vanochtend heb ik ook maar de klep verwijderd en beiden in de kast opgeruimd. Direct op de pot zitten is een beetje koud aan de billen, maar het zit wel veel stabiel.

Rond 21u heb ik het methanol tankje van de Efoy brandstofcel vervangen voor een volle. En ik ben een tijdje bezig geweest met spons en emmer om nog z'n 20 liter water uit de boot te halen.

Net heb ik een knipje op het deurtje van het pannenkastje gezet omdat dat een paar keer was opengesprongen. Klinkt simpeler dan het was maar uiteindelijk is het goed gelukt. Fijn dat ik daarbij de schroefboormachine kon gebruiken die ik op het laatste moment toch maar heb meegenomen. Vervelend om te constateren dat ook die op een plaats lag waar het (zoute) water is gekomen. Ik heb alle boortjes en bitjes met zoet water afgespoeld en droog gedept met keukenpapier. Nu ligt het nog een beetje na te drogen. Meer kan ik niet doen.

Zo 15 mei 14:00u

Net een gebakken ei met spek en een stuk komkommer gegeten. En afgewassen! Straks nog een appel toe.

BA speert erover met 7 knopen. De wind is ZO kracht 4 en de zee is redelijk vlak. Het zijn goede omstandigheden om hard te gaan. Begin van de avond zal de wind weer naar ZW draaien, waarbij het in de overgang een paar uur windstil is.

Inmiddels ben ik me meer gaan richten op het weer tussen Bretagne en de Azoren. Komende dagen lijkt er, als gevold van een langstreckende depressie, een band van sterke ZW wind te liggen op een behoorlijke afstand uit de kust. Beter om daar oost van te blijven en in eerste instantie af te koersen op het noordwest puntje van Spanje.

Zo 15 mei 18:15u

We varen "soort van" langs de kust van Bretagne, op 15 mijl afstand. De wind is weggefallen en de stroom is tegen, dus ik heb de motor bijgezet. Het is een rustige vooravond met een waterig zonnetje. Het is de hele dag best fris geweest maar nu warmt het een beetje op. Met het wegvallen van de wind verschenen meteen de vliegjes. Ongelofelijk veel vliegjes. Das dan weer jammer.

Het is nog steeds 85 mijl naar Ile d'Ouessant, een eilandje west van Bretagne waar ik omheen moet. Ik heb van de rust gebruik gemaakt om alvast alle drie de riffen in het grootzeil te zetten. Rond middernacht is toenemende wind voorspeld en bovendien kan het gaan regenen. Nu kon ik de riffen er vast inzetten bij rustig weer en in het licht. Daar zal ik vannacht blij mee zijn.

Ik moet nog iets opbiechten dat zich heeft afgespeeld op dag 1 van deze tocht, net na de oversteek van de Maasmonding bij Rotterdam. Ik koerste af op een groepje voor anker liggende vrachtschepen en besloot er onderdoor "te sturen, maar wel redelijk dicht er langs. De stuurautomaat "luisterde" niet zo goed dus die heb ik een paar keer versteld. Ik voer op zo'n 50 meter langs het meest lijwaarts liggende vrachtschip, de Norient Saturn (NS). Ik heb er zelfs nog foto's van gemaakt. Maar blijkbaar was mijn aandacht teveel bij de foto's en de stuurautomaat, want eenmaal in de luwte van het vrachtschip nam onze snelheid af en werd de afstand tot de NS snel kleiner. Ik reageerde in eerste instantie laks door eerst nog een keer de koers bij te stellen op de stuurautomaat, maar zag toen dat we dwars naar de NS werden gezogen. Blijkbaar stond er een sterke stroming onder, en achter, het schip langs waar ik niet op had gerekend. Tegen de tijd dat ik de motor had gestart (gashendel open; contact aan; shoken; starten ...) zaten we er al tegenaan. Het stuurboord zonnepaneeltje steekt een beetje uit en kreeg het zwaar te verduren, maar wat me meer zorgen baarde was dat het want langs het overhangende achterschip "schraapte". Een paar seconden maar tot ik BA kon losvaren op de motor. In eerste instantie was ik te onthutst om geschrokken te zijn, maar ik realiseerde me goed dat dit ook het einde van de reis had kunnen zijn. Als het want ergens achter was blijven haken had de hele mast naar beneden kunnen komen. En dat op dag 1.



Dit had het einde van de reis kunnen zijn!

Maar de schade viel mee. De stag lijkt onbeschadigd en het zonnepaneeltje heeft wat krassen opgelopen maar werkt nog. De mast waarop het paneel staat is wat verbogen en er is een bout gebroken in de bevestiging. Peanuts bij wat had kunnen gebeuren. Wat een blamage! Gelukkig heeft niemand het gezien. Ik heb er 2 tot 3 dagen over gedaan om deze stommiteit in mijn hoofd een plaats te geven en durf het nu pas op te schrijven. Hoe kan je zoiets nou laten gebeuren?

Zo 15 mei 20:35

Weer pasta met pesto gegeten, met komkommer natuurlijk. Dan is de pesto, kaas en komkommer maar weer op. Na het eten heb ik de diesel bijgevuld, we hebben toch al weer 20 uur gemotord. De 20 liter ging er dan ook makkelijk in. Ik zie nu net een streepje 3G op m'n telefoon verschijnen. Kijken of daar wat mee te doen is.

Dag 6 Ma 16 mei 9:10u

Een uur geleden heb ik in de kuip in het zonnetje zitten ontbijten. Boterhammen met tomaat, peper, zout en een beetje mayo. Eigenlijk hoort daar ook nog oude kaas bij maar die was ik vergeten. Toe: 2 plakken ontbijtkoek en dan straks nog een appeltje. Ik heb aan boord nog geen thee of koffie gedronken. Geen behoefte aan.

Gisteravond om 10u de motor uitgezet toen de wind opstak uit ZW. Geheel volgens de verwachting. Vannacht heel rustig, in de luwte van het land, langs Bretagne gevaren. Heel weinig schepen en ik heb goed kunnen slapen. Vanochtend net na het ontbijt betrok de lucht en ging het 15-20 knopen waaien. Nog ruim 20 mijl tot Ile d'Ouessant. De vaart zit er goed in.

Ma 16 mei 10:30u

Terwijl ik voorgaande schreef verdween de zon en nam de wind toe tot 20-25 knopen. Ik kreeg twee buienwolken over me heen waaronder de wind toenam tot ruim 25 knopen en stoten tot 35 knopen. Da's best hard! Zeker aan de wind varende.

Maar BA houdt zich goed en de stuurautomaat kan het aan. Ben nu wel blij dat ik zo vroeg heb gereefd t/m rif 3. Nog minder dan 20 mijl naar Ile d'Ouessant. De golven worden al langer.

Ma 16 mei 13:30u

Ik heb Ile d'Ouessant nu zo'n beetje dwars, maar wel op 15 mijl afstand. Iets verder dan ik had gehoopt maar ik heb de afgelopen uren zo hoog gevaren als maar kon. Met die afstand zie ik niets van het eiland terwijl ik er omheen vaar.

Hier gaat "The English Channel" over in de Atlantische Oceaan en dit waren de eerste 450 mijl effectief, nog 1200 te gaan (langs de rhumbline). Het heeft 5 ½ dag gekost om hier te komen. Bijna een dag vertraging op het referentieschema gebaseerd op 100 mijl per etmaal effectief.

Het ziet ernaar uit dat ik nog een paar dagen aan de wind blijf varen. Behalve een windstilte hier en daar zie ik in de windverwachtingen alleen maar wind uit Z en ZW.

Ma 16 mei 17:00u

Ik heb me geschoren! Net voordat ik over m'n baard zou struikelen. Verder heb ik mij vanmiddag toch weer bezig gehouden met het verwijderen van water uit de boot. Waarschijnlijk komt het (voor een deel?) toch uit de watertanks, door inspectieluiken die niet helemaal waterdicht afsluiten. Ik dacht dat ik dat afdoende had opgelost, maar nu lijkt het erop dat dat niet zo is. Vanuit het vloerluikje aan stuurboord, voorin de kajuit, heb ik het grootste deel kunnen wegpompen in de WC-pot, die ik met de hand steeds weer leeg pompte en de restanten met spons en emmer langs dezelfde route. Dat liep redelijk goed.

Ondertussen probeert de sterke tegenstroom mij terug het kanaal in te trekken. Omdat dat niet is wat ik wil heb ik de motor even bijgezet.

De wind is kalm, maar ik weet dat 150 mijl naar het westen een depressie langs trekt richting het noorden, met in de kern windsnelheden boven de 50 knopen. Daar wil je niet zijn! Later vanavond krijg ik wel met wat uitlopers te maken, maar als de modellen correct zijn is dat wind die ik kan hebben.

Zo meteen eet ik pasta met tonijn en Boursin.

Dag 7 Di 17 mei 10:15

Ik zit binnen aan de lage kant. Buiten regent het. Het was de hele ochtend koud en grijs, dus ik heb nog niet echt buiten gezeten.

Wat betreft de voortgang hebben we goede zaken gedaan. De hele nacht hebben we over stuurboord, 30° aan de (schijnbare) wind, gevaren die meest rond de 20 knopen was. Inmiddels zijn we al 76 mijl van Ile d'Ouessant verwijderd terwijl we er eerst nog "omheen" moesten varen.

Hoewel het een hobbelige koers is, waarbij BA constant onder 20° tot 40° helling ligt, was het vannacht toch redelijk relaxed. Ik ben één keer bezig geweest met twee vissersboten die in de buurt kwamen, maar hoefde niet in te grijpen. Later in de nacht werd ik opgeroepen door een mij tegemoet komend vrachtschip met de vraag of ik voorlangs of achterlangs wilde gaan. Ik was op dat moment wakker en zat achter de kaarten tafel. "Achterlangs" heb ik direct geantwoord, "starboard to starboard please". Ik hoefde maar een beetje op te loeven en het schip passeerde op 0,4 mijl aan stuurboord. Dit loopt allemaal zo makkelijk met AIS!

Di 17 mei 11:00u

Net passeert de "Osimana" op iets minder dan een mijl. Het is een 200m lang vrachtschip, onderweg naar Vlissingen. Ik hoef er niet voor naar buiten (gelukkig want het regent en het is koud) want ik krijg alle informatie keurig te zien op het schermje van mijn AIS Watchmate. Zie ik al licht in de lucht?

AIS

Een **automatisch identificatiesysteem** (*automatic identification system*, AIS) is een locatiesysteem gebaseerd op transponder-technologie waarmee de veiligheid van scheepvaart op zeeën en het binnenwater verhoogd wordt. Het is bedoeld om overzicht en informatie te bieden via interactie tussen de schepen onderling en met instanties aan de wal. Het is in 2003 voor de zeevaart ingevoerd. Jachten mogen zowel op zee als op het binnenwater ook een Class B transponder gebruiken, die veel goedkoper is dan de Class A transponder voor de beroepsvaart. Voor het gebruik van AIS-apparatuur kan in Nederland volstaan worden met een marifoon-basiscertificaat.

Het AIS scherm geeft informatie weer over schepen in de buurt: scheepsnaam/ call sign, positie, koers en snelheid, maar ook type schip, lengte, bestemming etc. Het eigen schip zendt dezelfde informatie uit. Omdat de informatie van omliggende schepen grafisch op een scherm kan worden weergegeven, wordt ook wel van "AIS- radar" gesproken. Op basis van al de beschikbare informatie wordt per target (meestal een schip, maar ook boeien en booreilanden kunnen een AIS signaal uitzenden) berekend wat de CPA (closest point of approach) en TCPA (aantal minuten tot CPA) is. Daarmee is direct te zien of er aanvaringsgevaar is. Daarop kan ook een alarm worden ingesteld dat afgaat als bepaalde criteria worden overschreden (handig wanneer je slaapt).

AIS is een belangrijk hulpmiddel om de veiligheid op zee te verhogen, maar ook het comfort. Doordat de scheepsnamen bekend zijn is ook onderling radioverkeer veel makkelijker en duidelijker.



Di 17 mei 13:00u

Het stopte inderdaad met regenen maar daarna heeft het nog 1 ½ uur lang gemotregend. De wind is compleet weggevallen. Toch de motor maar weer bijgezet voor een uurtje of twee, nog niet eens voor de voortgang maar vooral om uit dit gebied met merkwaardige golfslag te ontsnappen. Zonder wind is het als een slechte kermisattractie en de stuurautomaat weet zich er geen raad mee. Die gekke golven komen waarschijnlijk omdat de diepte hier over een afstand van minder dan 25 mijl toeneemt van minder dan 200m tot >meer dan 4000m. Goed dat ik geen hoogtevrees heb! Het is een beetje gaan lekken langs het stuurboord kajuittraam. Waarschijnlijk is het

condenswater. Niet veel, maar de matras is er toch wel nat van geworden. Ik heb hogere temperaturen nodig!

Di 17 mei 17:15u

De rest van het brood was beschimmeld en heb ik overboord gezet. Daarbij dacht ik: "Voer voor de meeuwen!". Maar tegelijkertijd realiseerde ik mij dat ik al een tijdje geen enkele meeuw meer heb gezien. Geen enkele vogel zelfs, vandaag niet en gisteren ook niet of nauwelijks. Gek, want op mijn tochten over de Noordzee naar het noorden werd ik continu omringt door tientallen. Waar ik ook was.

Vanmiddag heb ik toch nog een uurtje in de zon gezeten. De wind nam af, draaide en we zijn nog een paar keer overstag gegaan. Toen kwam er een bui over en trok de wind weer aan. Na de bui werd het helder en zonnig, de wind bleef 20 knopen uit ZW. We gaan lekker maar moeten weer kruisen. Ben nu bezig de weersverwachting binnen te halen via de satelliettelefoon.

Dag 8 Wo 18 mei 9:15u

Vanochtend om 5u was het precies 7 dagen geleden dat ik losgooide in IJmuiden. Ongeveer 590 mijl gevaren in die tijd, effectief dan op de route naar de Azoren. Met al dat kruisen was het in werkelijkheid natuurlijk veel meer. Ik meet dat niet precies maar schat 30% tot 40% meer. Het was ook niet alleen maar recht in de wind.

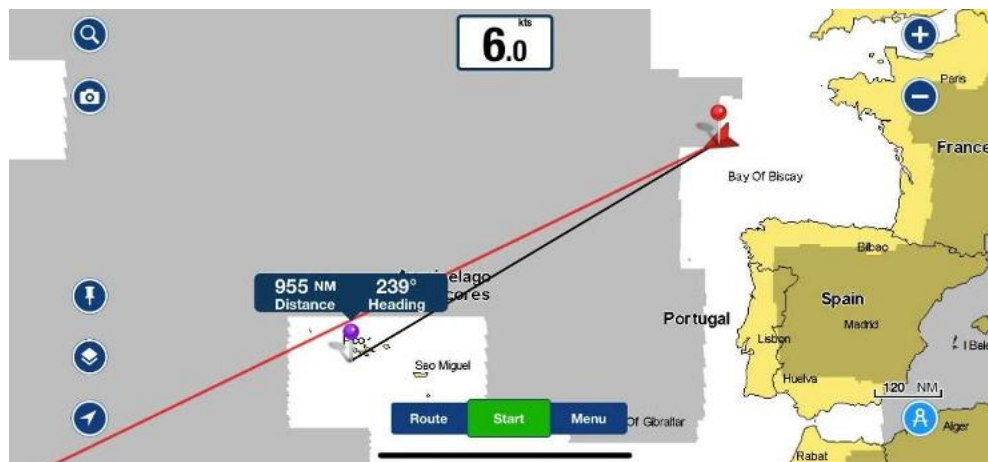
Nu ook: we varen hoog aan de wind over stuurboord, maar wel precies op ons doel af ("bezeild" heet dat), ruim 1000 mijl verderop. Deze koers hebben we de hele nacht gevaren en houden we de komende 4 tot 5 uur nog wel aan. Vannacht was rustig, alleen in de eerste helft wat schepen om me heen binnen 10 mijl, daarna niets meer ook niet op het AIS scherm.

Wo 18 mei 15:50u

Dat hebben we ook weer gehad. Het begon net te regenen, hard te regenen, en ik dacht: "Mooi, dan spoelt al het zout van de boot!". Maar toen kwam de wind ... ("Komt eerst de regen, dan de wind, berg dan de zeilen maar gezwind") Het ging tot 30 knopen schijnbaar, dat is toch windkracht 6 "echt". Geen probleem, kan ik hebben, we hebben al meer om de oren gehad deze reis, en het duurde nog geen half uur. Ik heb in de kajuitgang gezeten (op m'n zelf geknutselde plankje) met de knoppen van de stuurautomaat zitten spelen. Mooi om te zien dat de trim zo goed is, met de werkfok en een derde rif in het grootzeil. De tiller drive hoeft niet constant te trekken. Rond 13u stond ik op het punt alle raffen uit het grootzeil te halen, maar omdat de wind toch weer aantrok tot 20 knopen, heb ik ze nog even laten zitten. Gelukkig, want het bleef doorwaaien rond de 20 knopen en net dus even ronde de 30. Nu merk ik dat de frontpassage (?) is geweest. De wind neemt af en het weer klaart op. Zelfs de zon komt een beetje terug.

Ik ben tevreden over mijn besluiten betreffende de zeilvoering. Ten eerste om standaard met een werkfok te gaan varen i.p.v. de grote genoa (die heb ik wel meegenomen, maar gebruik ik helemaal niet meer, van zeil wisselen is geen sprake) en ten tweede om de mogelijkheid van een derde rif in het grootzeil te laten aanbrengen (gek eigenlijk dat dat er niet in zat). Aangevuld met de "Cruising Code zero", die ik eenvoudig kan uitrollen bij licht weer, lijkt dit voor mij de prima combinatie.

Wat betreft "de zon", heb ik vanmiddag de opbrengst van de panelen in de gaten gehouden. Op een dag als vandaag kunnen ze voldoende stroom produceren en wordt er alleen 's-nachts methanol voor de brandstofcel gebruikt. Actief blijven met het naar de zon richten van de panelen is daarbij wel belangrijk. Het zegt overigens ook iets over hoe weinig stroom ik eigenlijk verbruik, de enige "serieuze consument" is de stuurautomaat.



Dag 9 Do 19 mei 16:45u

Nog 940 mijl naar Horta. Dus effectief al 710 afgelegd in 8 ½ dag. Het gemiddelde van 100 mijl per dag heb ik net niet gehaald en als ik vooruit kijk maak ik dat ook niet meer goed. Het weerbeeld tot zondag lijkt een rommelpotje met overheersende ZW wind, matig tot zwak ... tot niets.

Vanochtend heb ik alle raffen uit het grootzeil gehaald en overdag hebben we mooie voortgang gemaakt. Vannacht was moeizaam. Ik had de raffen erin laten zitten, maar de wind viel helemaal weg. Heb zelfs nog een uur gemotord, omdat de stuurautomaat niet met de lage snelheid overweg kon. Net heb ik toch weer rif 2 erin gezet omdat er een paar buien overtrokken. Maar het viel mee, de wind bleef onder de 20 knopen, en ik denk dat ik de raffen er zo weer uit haal. Voor komende nacht wordt wind tussen de 5 en de 15 knopen verwacht.

De dag is relaxed verlopen met, vooral vanochtend, veel zon, helder weer en een lekker briesje. Ik heb veel buiten gezeten en van de omstandigheden genoten. Gisteren nog een sms'je van Q ontvangen met z'n laatste cijfers. Vanochtend wat ge-sms't met Beer. Dat berichtenverkeer loopt goed en geeft een fijn gevoel. Verder is het gek om compleet afgesloten te zijn van wat er thuis en in de rest van de wereld gebeurt.

Do 19 mei 20:05u

We varen weer met vol grootzeil. BA loopt lekker, maar de wind is iets geruimd en we varen pal W. Ik heb besloten vannacht over deze boeg te blijven varen, ook al ruimt de wind misschien nog iets verder. Het weerpatroon ziet er complex uit, maar ik hoop morgen nog buiten de windstiltes te kunnen blijven door verder W te gaan varen. We hebben een rustig windje, een rustig zeetje en zelfs een flauw avondzonnetje.

Vanavond heb ik nasi gegeten. Nou ja, nasi .. opgebakken rijst met nasi kruiden, ketjap, sambal en een schep pindakaas. Biertje erbij en hoppa! Niet zo goed als thuis maar in deze omstandigheden best aardig. Ik heb het besteklaasje verbeterd door met een paar schroefjes de vak indeling vast te zetten (de schroef-boor-machine doet het nog ...).

Dag 10 Vrij 20 mei 12:20u

Ik zit in het zonnetje in de kuip. Het waait zo'n 14 knopen "over dek". Onze snelheid is ongeveer 4,5 knopen en de koers pal W. Eigenlijk loopt alles volgens de verwachting van gisteravond. Een tijd lang hebben we 300° gekoerst, en nu dus weer 270°. Dat schiet niet bijzonder op richting ons doel, maar ik blijf toch zo doorvaren om uit de greep te blijven van windstiltes die zich achter mij en ten zuiden van mij opbouwen. De wind neemt wel wat af, dus straks rol ik de Cruising Code zero (CCzero) uit. Kost wat hoogte, maar levert meer snelheid op (en is leuk).

De nacht was goed en rustig. Er is hier geen kip te bekennen en ook geen boot (en ook geen andere vogels). Het ontbijt was Brinta en een appel. Daarna thee (eerste kop deze reis) met twee stroopwafels.

Vrij 20 mei 17:00u

Ik zie net dat het Efoy display (brandstofcel) aangeeft dat het eerste kwart van het tankje verbruikt is. Afgelopen zondag 11u is de nieuwe tank geplaatst dus dat is ruim 5 dagen geleden. Als het inderdaad $\frac{1}{4}$ is zou ik dus ruim 20 vaardagen met het tankje kunnen doen. Ik heb 5 tankjes bij me dus dat is 100 vaardagen. Ik heb er 80 gepland dus dat moet lukken. In de havens aan de walstroom en de zonnepanelen goed op de zon blijven richten. Dan komt het goed. Koelkast alleen aan in de haven en als de motor draait. No worries!

De wind is gekrompen, we varen nu 250°, 5 knopen. Da's ook goed!

Vrij 20 mei 18:20u

Het event van de dag: we komen net de "Sea Queen" tegen, een 250 meter lange tanker, onderweg naar Rotterdam (ETA 23 mei 12:00u). We passeren elkaar (stb-stb) op ongeveer een mijl afstand.

Vrij 20 mei 20:05u

De "Sea Queen" is nog te zien op AIS, inmiddels wel op 27 mijl afstand. Die is maandag in R'dam.

Inmiddels vaar ik door duizenden kleine kwalletjes, met een klein, halfmond, zeiltje. Vanochtend ook al. Zijn dit Portugese oorlogsschepen? Ik dacht dat die veel groter waren, deze hebben de grootte van een twee-euro munt. Zijn het misschien jonkies?

Inmiddels varen we met 4 knopen 260° met de CCzero strak aan de wind. We zijn op de helft van het traject naar Horta.

Dag 11 Za 21 mei 11:50u

Ik heb de diesel bijgevuld, ongeveer 19 liter (net geen 20 liter jerrycan) toen was de tank weer vol. Dat valt me mee! Volgens mijn administratie, zo'n 30 uur gemotord, totaal 39 liter verbruikt, dus 1,3 liter/ uur. Ik heb nog 100 liter en dat is dus goed voor ongeveer 75 uur varen op de motor.

Net de Navtex afgesloten, verwijderd en in de kast gelegd. Nooit gebruikt sinds ik eigenaar van deze boot ben, display was ook niet meer goed. Einde van een tijdperk!

Vanochtend sms contact gehad met Beer over de voortgang en over de situatie thuis. Ze wilde o.a. weten of er geen "mankementen" waren opgetreden. Ik heb geantwoord dat het vastlijmen van de zolen in m'n zeillaarzen momenteel bovenaan de klussenlijst staat (ik kan de lijm niet terug vinden). Dan valt het verder dus wel mee. Ik ga zo een lekker eitje bakken!

Za 21 mei 16:30u

Ik heb het over een andere boeg gegooit: we varen nu over bakboord. We voeren al zo'n 2 dagen (denk sinds donderdag 20u) over stuurboord, voornamelijk richting W. Twee uur geleden had ik het al even geprobeerd, maar nu dan voor de komende uren, denk wel vol etmaal. De wind zal naar verwachting verder gaan ruimen. Dat is fijn want dan rol ik de CCzero weer en varen we misschien wel halve wind, en dus met goede vaart, op ons doel af. In de afgelopen uren heb ik al een paar keer het voorzeil "gewisseld". De één oprollen en de ander afrollen. Wat een genot, het kost me 1 minuut. Verder is er weinig te beleven.

Net een broodje rookworst van Unox gegeten. Dat pakket had ik in een vlaag van joligheid in de winkelwagen gegooid, maar eenmaal op de boot las ik op de verpakking dat voor de "bereiding" een magnetron vereist is voor de worst, en een oven voor de afbakbroodjes ... Ik heb de broodjes net dan maar in een gesloten pan afgebakken (wat een slecht idee: het brandde natuurlijk lelijk aan) en de worstjes in een pannetje heet water opgewarmd. Best lekker, maar niet voor herhaling vatbaar.

Za 21 mei 21:10u

Bizar om er over na te denken dat het hier 4000 meter diep is! Ik ben wel eens op een berg geweest op 3500-3600 meter hoogte, maar hier kan je naar ruim 4000 meter diepte gaan, recht onder de kiel. Meer naar het zuiden, bij Madeira en ten westen van de Canarische eilanden zijn zelfs stukken zee die dieper zijn dan 5000 meter. Letterlijk "ontzag-wekkend"!

Als je hier een flinke kiezelsteen overboord gooit, doet ie er ruim 2 uur over om de bodem te bereiken. Wat zou die allemaal meemaken onderweg? Hoe heette dat biggetje ook al weer, dat naar de diepzee ging om daar zijn verre familie, de zeebig, op te zoeken?

Inmiddels heb ik ruim een uur de motor aan. Het was een prachtige middag, maar ik kon uiteindelijk niet veel voortgang meer maken. De wind kwam uit ZW en zwakte geleidelijk af "naar niks". De wind zal wel weer verder gaan ruimen, morgen zal het W zijn en zelfs nog iets noordelijker.



Dag 12 Zo 22 mei 9:00u

Eindelijk! Nu gaat het hard. Om 2u vannacht de motor uitgezet omdat de wind een beetje aantrok. Aanvankelijk lag onze snelheid tussen de 2 en 3 knopen. Maar gedurende de nacht trok de wind verder aan en viel die ruimer in. Sinds een uur varen we "met een knik in de schoot" richting Horta op 235°. De snelheid over de grond bedraagt bijna 7 knopen. Dat schiet tenminste op! Gaat wel zo'n 3x zo hard op het doel af als toen we met 5 knopen 280° voeren over sb of 190° over bb.

Door het water gaan we overigens nog bijna een knoop sneller. Dat verschil moet de stroming zijn, maar ik ben me er niet van bewust dat die hier voorkomt en zo sterk is. Ik vind de meter ook niet 100% betrouwbaar, maar gegevens over mogelijke stroming hier ontbreken mij. Misschien later nog eens opzoeken.

Zo 22 mei 17:20u

Het was een mooie dag met goede wind en veel zon in de middag. Nog steeds met 6 knopen recht op Horta af. Die tegenstroom houdt me bezig want het verschil tussen de meters is nog steeds meer dan 1 knoop. De Golfstroom draait rechtsom dus die zouden we van achter moeten hebben

en zou hier ook niet zo sterk zijn (?) De enige verklaring die ik zo snel heb kunnen vinden (in Cornell) is dat langdurige ZW wind een oppervlakte stroming in gang heeft gezet ... Het klinkt weinig, maar 1 knoop tegenstroom kost toch elke week een dag extra.

Gisteravond kwam ik er ineens achter dat ik 2 vaargidsen voor de Noord Amerikaans kust niet in het rijtje boeken kon terugvinden. Navraag bij Beer leerde dat ze nog thuis liggen. Oen!

Beer gaat nu proberen ze op te sturen naar de Marina in Horta. Het adres heb ik uit de Reeds Almanak gehaald en gemaïld aan Beer. Ik verwacht het komend weekeinde aan te komen en (niet eerder dan) 1 juni weer te vertrekken. Als Beer ze morgen op de post doet is het de vraag of ze in een week in Hort kunnen zijn. Toch een pakketje van bijna 2 kg.

Met de huidige snelheid kan ik overigens (in theorie) donderdag al aankomen. Dat zal niet gebeuren want het beruchte "Azoren hogedrukgebied" ligt inmiddels weer op zijn plaats met zijn kern (een groot windstil gebied) precies op mijn pad. Dat wordt nog een uitdaging.

Zo 22 mei 19:30u

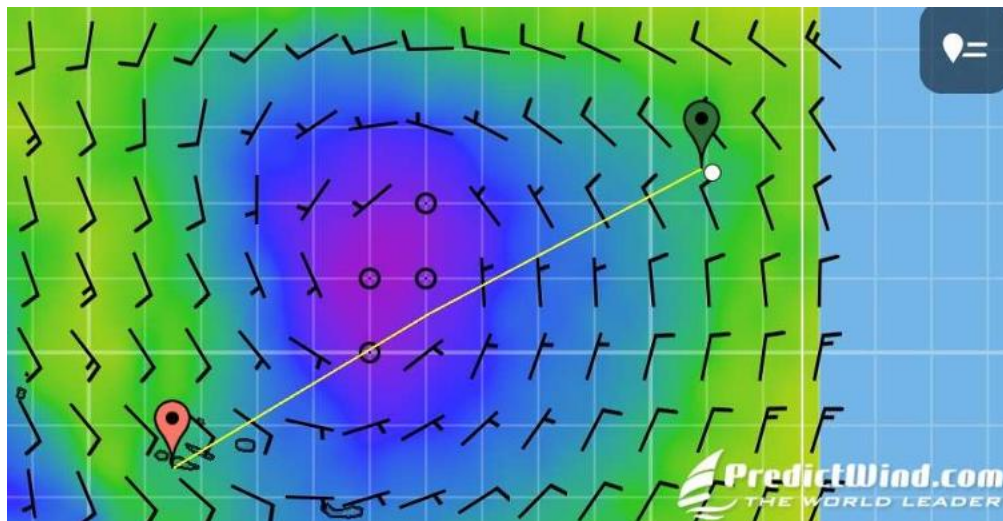
De eerste 1000 mijl richting de Azoren zitten er op! Met ruim 7 knopen over de grond jakkeren we voort richting Horta. Volgens de verwachting houdt dit ook morgen nog de hele dag aan. Dat worden daggemiddelden van rond de 150 mijl, meer BA waardig dan afgelopen dagen.

Zo 22 mei 22:30u

Ik zie net op het Efoy schermpje dat het tweede streepje is verdwenen: het methanol tankje is half leeg. 7 ½ dag na het plaatsen van het nieuwe tankje, dat is sneller dan verwacht en dan gewenst. Oei!

Dag 13 Ma 23 mei 12:30u

Er kwam net een bui over, met veel wind en beetje regen. We varen halve wind in de richting van Sao Miguel, het grootste (toeristen) eiland van de Azoren. Expres iets lager dan de directe koers richting Horta, om aan de goede kant van het hoge druk gebied langs te gaan en niet verstrikt te raken in de absolute windstilte in het centrum. De wind draait op het noordelijk halfrond rechtsom rond een hoge druk gebied, dus het is het beste om er ook in die draairichting omheen te zeilen. Toch zal de wind afnemen en wordt het morgen spannend om te zien of het lukt om de windstilte aan stuurboord te houden.



Het hoge druk gebied op onze route (van groen naar rood).

Voorlopig is de voortgang nog extreem goed. Afgelopen 24 uur zijn we ruim 140 mijl dichterbij ons doel gekomen, ondanks het gegeven dat we 20° "lager" sturen. Vannacht was de wind stevig in de drie buien die over kwamen. Eigenlijk waren we overtuigd toen de schijnbare wind tot 24 knopen opliep. Op zich niet zo heel erg, maar BA heeft de neiging uit het roer te lopen en de stuurautomaat moet dan wel heel hard werken.

Rond middernacht zag ik tot mijn verbazing ineens felle witte lichten aan stuurboord. Ik schat op 1 à 2 mijl afstand. Vier lichten op rij: de buitenste hoog, de binnenste laag. Dat moet haast wel een heel groot vissersschip geweest zijn, waarvan ik de werkluchten zag. De reden dat ik schrok was dat mijn AIS instrument "zero targets" in beeld had en dit schip dus geen AIS aan had staan. Voor grote commerciële vaart is het verplicht AIS aan te hebben staan en ik reken daar ook op. Dit was de eerste uitzondering die ik opmerkte.

Ma 23 mei 20:00u

Het was weer een schitterende zeildag. Halve wind, veel zon, frisse bries, 12-16 knopen wind over dek, 6 tot 7 knopen snelheid met uitschieter tot boven de 9. Afgelopen 24 uur zijn we weer bijna 150 mijl dichterbij Horta gekomen. Door het water is de afgelegde afstand groter want, in een poging de windstilte aan sb te laten, koersen we nog steeds richting Sao Miguel, zo'n 20° "lager" dan Horta. Komende 24 uur zal de snelheid iets afnemen wegens afnemende wind, maar ik verwacht nog een keer een daggemiddelde van ver boven de 100 te kunnen "scoren".

Vanmiddag berichtte Beer dat het opsturen van de boeken niet zo makkelijk gaat als ik had gedacht. KPN Post kon niet beloven de het pakket in een week aankomt en DHL "doet er niet aan". Nu heeft Beer UPS ingeschakeld, die komt het pakket morgen ophalen, en dan is het donderdag op bestemming ... Ik nog niet. Naar verwachting komen we dit weekeinde aan, hopelijk al zaterdag.

Vanmiddag heb ik de zonnepanelen getest en het is mij gebleken dat het bakboordpaneel helemaal niet meer functioneert. Ook niet na het reinigen van de connector in de kuip. Het probleem zit dan of in (de connecties met/ in) het paneel zelf, of in de connecties onder de kuip. Ik heb het op de lijst met klusjes gezet die ik in Horta moet klaren, maar voorlopig dus maar één werkend paneel.

Dag 14 Do 24 mei 12:00u

Dolfijnen!! Vierstuks die in zo'n klassieke golfbeweging op 100m langs zwommen. Eéntje sprong helemaal uit het water waardoor ik zijn hele profiel, van kop tot staart, tegen de lucht afgetekend zag. Zo'n ontmoeting stond op m'n wensenlijstje en ik kan alleen maar hopen op meer.

Ondertussen was de ochtend rustig maar wel bewolkt, grijs en behoorlijk fris. De wind neemt geleidelijk aan af en ik ga zo de CCzero uitrollen. Door de halve windse koers en de vlakker geworden zee blijven we ruim 6 knopen lopen. Aankomen op zaterdag is zeker mogelijk als het maar een beetje mee blijft zitten met het omzeilen van de windstilte.

Overigens zag ik op de weerkaart ten westen van de Azoren een lage druk gebied ontstaan, waar de wind links omheen draait. Dat ligt dan tegen het hoge druk gebied, met rechtsom draaiende wind, aan, waardoor het windpatroon lijkt op twee grote tandwielen, die net westelijk van de Azoren in elkaar grijpen. Waarschijnlijk versterken "beide winden" elkaar daar want ik zie >30 knopen wind. Het hele systeem schuift langzaam naar het oosten en zaterdag liggen die stroken met harde wind net ten westen van Faial. Hopelijk blijft het daar!



Dolfijnen naast de boot!

Di 24 mei 20:00u

In de afgelopen 24 uur zijn we 120 mijl opgeschoten richting Horta. Het omzeilen van de windstijle lijkt goed te lukken. We hebben nog steeds tussen de 5 en 10 knopen wind die ons met de CCzero zo'n 5 ½ knoop snelheid oplevert. Morgenochtend is de kans op "geen wind" het grootst. We zullen zien!

Morgenochtend 5u ben ik precies 14 dagen onderweg. De tijd vliegt en het gaat goed met me.

Vanavond weer nasi gegeten, maar nu niet met een klodder pindakaas, maar met heuse satésaus uit een bakje. Na "Het monsterschip" van Luc Panhuisen, ben ik nu begonnen in "Over tijd en water" van de IJslandse schrijver Andri Magnason. Tot nu toe geeft elke bladzijde veel stof tot nadenken, wat ik dan ook meteen maar doe. Ik heb daar immers alle tijd voor.

Het pakketje met vaarwijzers is door UPS thuis opgehaald. Ik heb het havenkantoor in Horta per email verwittigd van mijn komst en de komst van het pakket.

Dag 15 Wo 25 mei 8:40u

De nacht was rustig. De wind nam verder af, de zeilen begonnen meer en meer te klapperen. Toch zijn we in de afgelopen 12u ruim 50 mijl dichterbij Horta gekomen.

Gisteravond ineens weer een schip op ons pad. De "Liverpool Express", onderweg naar Tanger, passeerde op 5 ½ mijl voorlangs. Ook steeds wel 1 of 2 "targets" in de lijst op de AIS, maar dan op afstanden >30 mijl. Net het nieuwe weerbericht gedownload waarop is te zien dat de band met wind ten westen van Faial op zaterdag over het eiland heen schuift. Die 20 knopen wind kan ik hebben, maar daarachteraan verschijnt een tweede band met hardere wind die Horta in de namiddag bereikt. De 35 knopen wind in deze band kan ik ook hebben, maar liever niet. Daarom moet ik proberen om zaterdag voor 12u aan te komen. Dat kan, maar dan moet het wel een beetje meezitten. Omdat ik nu in het windstille deel van het hogedrukgebied, net ten noorden van de Azoren, ben aangekomen en ik geen tijd wil verliezen heb ik de motor bij gezet. Zeker voor de komende 12u, misschien langer.

Wo 25 mei 14:30u

Weer dolfijnen! Tientallen deze keer en ze bleven een tijdje rond de boot spelen. Schitterend! Zouden ze toch op het motorgeluid afkomen? Even later alweer een paar die langs kwamen zwemmen.

De eerste keer stond ik net met m'n camera in handen om foto's te maken van de kwallen met een zeiltje. Nu grotere exemplaren, met een paars lichaam en een rode streep langs de rand van het zeil. Heel mooi maar moeilijk om te fotograferen.

Van de dolfijnen heb ik een filmpje gemaakt, ook moeilijk want ze "zitten niet stil". Je weet nooit waar en wanneer ze opduiken. Toen de tweede groep langs kwam had ik net mijn telefoon in handen, dus daar een paar foto's mee gemaakt (alleen de vinnen naast de boot). Die kan ik vanaf de telefoon mooi naar het thuisfront appen zodra er signaal is.

Ver aan de horizon kwam een reusachtig containerschip voorbij, ook zo'n beetje richting Gibraltar. En ik heb zowaar de eerste vogel sinds dagen (ik denk een meeuw) over de golven zien scheren. Tenslotte zag ik nog een plastic fles drijven (ja, je maakt wat mee). Om deze op te kunnen pikken heb ik een extra rondje gedraaid. Speciaal voor dit doel heb ik een ouderwets schelpennetje meegenomen dat we nog in de garage hadden liggen. Daarmee ging het makkelijk. Wat een dissonant, zo'n lelijke witte plastic fles op deze grote lege zee.

Er was iets niet goed gegaan met het zenden van de email naar Horta Marina, dus dat heb ik net nogmaals gedaan. Het is nog een kleine 300 mijl naar Horta.

Wo 25 mei 16:10u

Diesel bijgevuld "tot de nok". Ongeveer 17 liter. De restjes heb ik verzameld in één jerrycan, ongeveer 5 liter. Samen met nog 10 liter in een andere jerrycan en de volle tank met 70 liter hebben we totaal dus nog 85 liter diesel. In de laatste 40 uur motoren ongeveer 57 liter verstoekt, bijna 1 ½ liter per uur. De resterende hoeveelheid diesel volstaat voor meer dan 55 uur motoren. Dat moet volstaan.

Dag 16 Do 26 mei 9:30u

Vanochtend om half negen heb ik de motor weer uitgezet. Toch 24 uur gemotord. De wind is nog steeds zwak, maar mij is "beloofd" dat ie gaat aantrekken tot 10 knopen.

De email naar de marina in Horta was weer niet goed verstuurd. Ik kreeg een foutmelding terug op het email adres, terwijl ik dat toch uit de Reeds Almanak 2020 heb gehaald. Beer heeft inmiddels het juiste adres achterhaald en de mail, namens mij, alsnog verstuurd.

Het is grijs en grauw, er is weinig wind en het miezert een beetje. Ik zie steeds meer vogels (meeuwen). Vanochtend ook weer. Maar nog geen duif met een takje in zijn snavel waaruit ik kan afleiden dat land nabij is. Het is nog 200 mijl naar Horta.

De Efoy brandstofcel is aan z'n laatste streepje methanol begonnen. Dat moet van net voor het motoren zijn, want tijdens het motoren worden de accu's opgeladen door de motor en wordt geen methanol verbruikt. Het betekent dat 7 ½ liter methanol is verstoekt in 10 dagen en dat gaat te snel.

Do 26 mei 13:00u

Net nog even (bij) geslapen. Net geluncht met een soort luxe beschuit (met daarop salami; kaas; smeerkaas en jam), in korte broek, op blote voeten, zonder shirt in de zon. Wel zonnebrand gebruikt anders is het snel gedaan met mijn blanke, tere huidje.

Geen "duif met een takje" grapte ik in mijn vorige bericht, maar vanochtend was er wel ineens een "duif zonder takje" die op de loefschoot van de CCzero was geland. Ik zat binnen en zag door het dakluik wat gefladder. Toen ik ging kijken zat ie daar. Duidelijk uit te rusten van een lange reis, mogelijk verdwaald of de afstand onderschat. Misschien rekende ie wel op BA als rustplaats onderweg.

Even later rolde ik het voorzeil af zonder aan de duif te denken en vloog die van schrik weg. Ik voelde me schuldig want hij had hooguit 15 minuten rust gehad. Uit eerdere ervaringen weet ik dat ze wel uren, soms een hele dag, nodig hebben om weer op adem te komen en vanzelf weer verder te vliegen. Maar uit die eerdere ervaringen weet ik ook dat ze soms na een tijdje terugkeren. Dat heeft deze duif ook gedaan. Hij zit nu op 1 ½ meter bij me vandaan, op de hefboom van de achterstag spanner. Noodgedwongen zijn angst (voor mij) overwonnen. Dit is ook een beter plekje om uit te rusten dan op een schoot.



"Duif zonder takje" op de hefboom van de achterstag.

Mijn weerzin van zonnebrandolie verliest het van de wens om nog langer in de zon te zitten: ik ga me nog een keer insmeren!

Do 26 mei 22:15u

Het was een prachtige middag met veel zon en goede wind. We maken mooie voortgang. Nog 60 mijl naar het eiland Terceira. Ik heb net besloten dat we dat eiland aan stuurboord laten liggen, rechtdoor varen zodat we ook het eiland Pico (met de gelijknamige vulkaan, de hoogste berg van Portugal) ook aan stuurboord houden en dus "buitenom" naar Horta op het eiland Faial zeilen. De overwegingen daarbij zijn ten eerste dat deze route me meer bewegingsvrijheid geeft dan tussen de eilanden door varen. We naderen Horta namelijk sneller dan verwacht en het gaat er naar uitzien dat we in de nacht van vrijdag op zaterdag al aankomen. Maar ik wil liever niet in het donker aankomen en dan liever op zee afwachten tot de ochtendgloren. De open zee ten zuiden van Pico biedt meer mogelijkheden om het juiste tijdstip af te wachten, als dat nodig mocht zijn.

Ten tweede gaat de wind draaien in de nacht van vrijdag op zaterdag en als ik dan moet gaan kruisen doe ik dat liever op de vrije zee ten zuiden van Pico dan tussen de eilanden.

De havenmeester van Horta Marina heeft op Beer's email geantwoord dat ik wordt verwacht maar dat hij geen ligplaats voor mij kan reserveren ... Wat dat laatste precies betekent weet ik ook niet.

"Duif zonder takje" is nog steeds aan boord. Op een gegeven moment vloog ie wel weer op, geschrokken door mijn werkzaamheden in de kuip. Ik zag hem drie rondjes rond de mast vliegen en toen een poging wagen om op de zaling te landen. Dat viel tegen want op zo'n slingerende boot beweegt de zaling (zo'n 6 meter boven dek) vele meters heen en weer. Na nog een rondje om de mast is ie op de lei-schoot van de CCzero gaan zitten. Als een koorddanser op het slappe koord probeerde hij daar zijn evenwicht te bewaren. Het lukt hem aardig om te blijven zitten maar van uitrusten kan geen sprake zijn geweest. Een kwartier later is ie verhuisd naar de handrail op het kajuit dak, net voor de buiskap. En daar zit nu al een uur of 5. Ik zie aan de duivenpoep die over het kajuitraam naar beneden druipt dat ie zich thuis voelt op BA. En hij houdt van zeilen..



"Duif zonder takje" vaart een flink stuk mee.

Dag 17 Vrij 27 mei 11:00u

Land in zicht! Sinds vanochtend (heel) vroeg zie ik lichtjes en een lichtbaken op land. En met de zonsopkomst ook het land. Een beetje wazig, een beetje in nevelen gehuld, maar toch goed te zien.

"Duif zonder takje" is weg. Net na middernacht zat ie er nog. Vanochtend was ie weg. Waarschijnlijk naar het land, naar de takjes. Hopelijk redt ie het.

Bij de eerste streepjes 4G heb ik de foto's van de dolfijnen, die ik met m'n telefoon had gemaakt, naar de Tempel4tjes geappt en even contact gehad met Beer. Ze vroeg me een selfie te sturen,

dus bij het lichtschijnsel van een lampje in de kajuit een foto gemaakt en opgestuurd. “Je ziet er goed uit!” was de reactie. Blijkbaar wilde ze zeker weten dat ik niet als een soort verwilderde Robinson Crusoe in Horta aan land zou springen. Daarna had ik alle tijd om alle ongelezen appjes te lezen en het nieuws op te pikken. Fijenoord had het niet gered in de finale (“maar toch zijn het helden”) en de oorlog in Oekraïne woekert voort.

Tot nu toe hou ik bij deze notities de Nederlandse zomertijd aan (GMT +2) maar het is hier 2 uur vroeger (GMT). Het eerste wat mijn telefoon deed toen ie contact kreeg met de zendmast, was overschakelen naar de lokale tijd. Nu dreigt het verwarrend te gaan worden maar ik ben van plan de tijd aan boord pas te verzetten als ik in Horta ben aangekomen. De “ware tijd” op BA wordt aangegeven door een grote IKEA klok in de kajuit. Aangekomen op Horta zal ik die 2 uur terug zetten.

Vrij 27 mei 16:00u

Net olie bijgevuld (misschien net iets te veel) en de motor 15 minuten laten proefdraaien. Het Efoy schermpje laat een knipperend tankje zien, hetgeen betekent dat de methanol bijna op is.

Ik maak me geen zorgen om een lege accu. De hoofdschakelaar staat op accu 2, de accu die door de brandstofcel op spanning wordt gehouden. Accu 1 is door het zonnepaneel volledig opgeladen. Mocht vannacht de methanol volledig opraken (denk dat het wel meevalt) en accu 2 leeg raken, dan gaat het alarm van de stuurautomaat af omdat die een te lage spanning waarneemt. Dan kan ik schakelen naar accu 1 en met de motor accu 2 weer opladen.

We gaan snel vandaag, misschien te snel, want we dreigen inderdaad in de nacht aan te komen. Ik wacht dan liever tot het eerste licht morgenvroeg.

De ochtend was zonovertogen, in de middag was de hemel half tot helemaal bewolkt. De zon is krachtig hier. Oppassen!

Vanmiddag ben ik twee keer opgezocht door een groep dolfijnen. Het lijkt gewoon te worden maar blijft een fantastische ervaring. Dit soort dolfijnen is kleiner dan de tuimelaar (de bekende Flipper-soort) en ze hebben een donkergrijze/ zwarte rug en witte buik. Ik heb het opgezocht en de soort blijkt de “gewone dolfijn” te heten, in het Engels ook “common dolphin”. Dat is een lichte teleurstelling want ik vind “niets gewoons” aan deze dolfijnen.

Eerst kwam een groep langs zwemmen en, hoewel ze expres dichtbij de boot langs kwamen en het niet konden laten om even in de boegolf te blijven hangen, waren ze ook zo weer vertrokken. De tweede keer bleven ze langer rond de boot zwemmen en was de groep ook veel groter. Het blijft moeilijk foto’s maken, want je weet nooit waar ze opduiken en onder water zwemmen ze vaak ook niet rechtdoor. Toch heb ik een paar aardige foto’s en stukjes film kunnen maken. Je wordt er steeds handiger in.

Gewone dolfijn

De gewone dolfijn is vrij slank en heeft een smalle snuit. Het voorhoofd gaat vrij plotseling over in de snuit. De flippers zijn naar achteren gebogen en zijn puntig. De rugvin is relatief groot en recht. De kleuren variëren van een donkerbruine tot zwarte rug en een witte buik, waarbij de grens tussen de donkere bovenzijde en de lichte onderzijde scherp is, met name in de voorste helft van het lichaam, vóór de rugvin. De lichte flank vertoont vóór de rugvin vaak een oker- tot geelachtige veeg. Het oog heeft een donkere ring en daarvandaan loopt een smalle donkere streep naar voren, tot aan de donkere snuit. Ook van de kin naar de voorkant van de flipper loopt een donkere streep. De gewone dolfijn wordt maximaal 2,3 (vrouwtjes) tot 2,6 (mannetjes) meter lang. De gemiddelde volwassen lengte varieert, afhankelijk van de populatie, van 1,7 tot 2,4 meter. De meeste individuen wegen minder dan 75 kilogram maar er zijn mannetjes bekend die bijna 135 kilogram wegen. Deze dolfijn kan een snelheid van ruim 50 kilometer per uur halen. De soort komt in vrijwel alle gematigde en warme zeeën ter wereld voor, in relatief diep water, dus minder vaak langs de kust. Ze prefereren water dat aan de oppervlakte 10 °C of warmer is. In Nederlandse en Belgische wateren wordt de gewone dolfijn zeer zelden waargenomen. De soort leeft doorgaans in grote groepen, die bestaan uit tussen de tien tot vijfhonderd individuen. Groepen van enkele duizenden zijn echter ook mogelijk. Dat gebeurt als kleinere groepjes samenkomen om op een grote school vissen te jagen. Dolfijnen herkennen elkaar nog na 20 jaar.



Dag 20 Ma 30 mei 9:30u (lokale tijd/ GMT)

Hoogste tijd voor een update! Afgelopen dagen kwam het er niet van, nu wil ik dat inhalen door in chronologische volgorde op te schrijven wat er in de afgelopen dagen, sinds vrijdagmiddag, is gebeurd. Buiten regent het uit donkere wolken, ik zit binnen aan de kajuittafel.

Vrijdagmiddag werd de wind steeds gunstiger en bleken we zo hard te gaan dat de verwachte aankomsttijd steeds verder naar voren schoof en op een gegeven moment voor middernacht ging vallen. Op een gegeven moment was 22u zelfs niet onwaarschijnlijk. Toen heb ik mijn knopen geteld en gedacht: "Als ik om 21u aankom, nog net voor het donker wordt, leg ik aan en kan ik een volle nacht rustig slapen". Dat lonkte wel. Omdat het zonde zou zijn als het op een half uurtje net niet zou lukken heb ik de laatste 5 uur de motor er (stevig) bijgezet. Niet omdat we zo langzaam gingen, maar om nog sneller te gaan. We gingen inderdaad als een speer en de verwachte aankomsttijd schoof zelfs door naar half negen. Ik rook de stal zullen we maar zeggen.

Inderdaad stoomde ik rond die tijd de haven van Horta binnen, met een big smile dat het gelukt was en een volledige ontspanning maakte zich van mij meester. De havenkom binnen de golfbrekers lag vol met ankerende jachten, waar ik tussendoor moest motoren op weg naar de aanlegsteiger. Daar viel mij meteen op dat ze er drie rijen dik lagen, terwijl het nog niet de echte Marina is. En het leek vrijwel uitgestorven. Na een verkennend rondje te hebben gemaakt besloot ik langszij te gaan bij een Zweeds jacht. De boot was een stukje groter dan BA en ik zag er 2 mensen aan boord, die mooi konden assisteren bij het aanleggen. Ik was al in de approach toen er op de kade iemand verscheen die de typische houding aannam van een havenmeester. "Anchor!", schreeuwde hij me toe van 20 m afstand, "You have to anchor!". Eén van de mannen op het Zweedse jacht riep mij toe "You can't dock next to us, three boats is the maximum!". "Anchor!" beet de havenmeester mij weer toe van grote afstand, nu nog bevelender in toon, kennelijk omdat ik niet meteen reageerde. Hier was ik totaal niet op voorbereid en ik raakte er behoorlijk door van slag. Mijn idee was om hier ergens aan land te springen en dan te kunnen overleggen wat de opties zijn, maar in plaats daarvan stonden er een paar mannen tegen mij te schreeuwen dat ik rechtsomkeert moest maken. Snapten ze dan niet dat ik na 2 ½ week varen hier aankwam en op een iets glorieuzere ontvangst had gerekend. Kon er dan zelfs geen klein fanfarebandje vanaf?

Het schoot mij meteen door het hoofd dat hier ankeren voor mij geen optie was en ik besloot dat ook maar meteen duidelijk te maken. "No, I can't anchor here!" schreeuwde ik terug, maar dat werd meteen beantwoord met "Yes, you have to anchor!!". Het was meteen duidelijk dat mijn pogingen om toestemming voor een aanlanding te krijgen zinloos waren. De havenmeester was duidelijk bezig zijn autoriteit te doen gelden en bood geen millimeter ruimte voor een gesprek. Het naar elkaar schreeuwen op 20m afstand droeg ook niet bij aan de mogelijkheden op een goed gesprek.

Beduusd keek ik om mij heen naar de jachten die voor anker lagen. Ik was helemaal niet van plan om ergens te ankeren op mijn tocht en heb gepland om in marina's aan te leggen en evt. (in de US zeer gebruikelijk) aan een mooring te liggen, maar het ankergeroei heb ik alleen bij me voor noodgevallen. Ik heb het anker en 30m ketting wel klaar liggen om overboord te zetten en heb zelfs nog twee lichtere hulp/ reserve ankers bij me. Maar het hoofdanker is relatief licht, ik heb er nog nooit een nacht achter gehangen en ik heb ook geen ankerlier om de boel weer soepel aan boord te hijsen. In de havenkom is het 10 m diep, behoorlijk op de wind en ankeren de schepen erg dicht bij elkaar. Niets voor mij om (in m'n eentje) tussen te gaan liggen. Drie keer proberen voordat je goed ligt en 's-Nacht geen oog dicht doen omdat het anker krabt zonder dat daar ruimte voor is. Midden in de nacht het anker lichten omdat je te dicht bij anderen komt en/ of de wind draait, in je eentje tussen al die schepen Nee, geen denken aan. Ik kijk nog eens naar de havenmeester maar zie aan zijn houding dat het zinloos is en draai de boot. Ik heb nog een paar rondjes door de havenkom gedraaid om te zien of er niet toch een geschikte ankerplek voor mij zou zijn. Maar het was overal 10 m of dieper, alleen aan de randen werd het minder diep, maar dan zat je ook bovenop de strekdammen. En overal lag je vol in de wind en was het water best onrustig. En het was inderdaad hutjemutje vol. Er lagen zelfs al een paar grotere jachten buiten de havenkom voor anker.

No way dat ik hier tussen ga ankeren, dan kan ik beter weer de zee opgaan en daar de nacht doorbrengen. Wat een afknapper! Had ik daarvoor zo hard doorgevaren? Ik had er helemaal geen rekening mee gehouden dat deze haven "vol" kon zijn. En ik voelde mij naïef dat mijn uitrusting en voorbereiding helemaal niet op ankeren gericht was geweest. Daar heb ik mij zelfs helemaal niet druk om gemaakt ...

Ik moest wel even de knop omzetten, maar mijn beste (veiligste) optie was inderdaad weer naar zee terug te keren (zonder ook maar een voet aan wal te hebben gezet), daar de nacht door te brengen en morgen nog eens een kijkje te komen nemen en/ of een andere marina uit te zoeken.

In deze omstandigheden een oorlog beginnen met de havenmeester leek me weinig kansrijk (het was inmiddels bijna donker; en van een normaal gesprek was geen sprake).

Op weg naar buiten meteen nog een extra rif gezet in een hevige bui (eerst wind, dan regen) en een paar uur nodig gehad om weer vrij te zeilen van Faial en Pico. Het leek mij beter hoogte te maken, zodat ik de volgende ochtend makkelijk terug kon keren. Ik kruiste op richting ZW en het viel mij op dat er wel 10 jachten op de AIS verschenen die allemaal uit die richting kwamen en duidelijk onderweg waren naar Horta.

Ik had wel gelezen dat mei/ juni het seizoen is dat veel boten terugkeren uit de Caribbean, en dat velen een tussenstop maken in Horta, maar ik had me niet gerealiseerd dat het zo'n massale stroom boten is. En dat Horta rond deze tijd helemaal overspoeld wordt.

Al deze boten doen, wat ze noemen, het "rondje Atlantic" en volgen de zgn. "coconuts route". En dat is seizoenswerk omdat je in het hurricane seizoen liever niet in het Caribisch gebied bent. Zo'n beetje oktober/ november moet je op de Canarische eilanden zijn. Daar verzamelt zich een grote vloot, velen varen verder zuidwaarts naar de Kaapverdische eilanden om in december de oversteek in westelijke richting te wagen. Met de passaatwind ("trade winds") in de rug naar de overkant: het Caribisch gebied. Daar hebben ze dan een maand of 4/ 5 de tijd om rond te varen, maar per 1 juni begint officieel het hurricane seizoen en is het zaak om weer weg te zijn. Verzekeraars eisen dat ook in hun polissen. Het gevolg is dat de vloot zich half/ eind mei verzamelt in het noorden (St. Maarten is erg populair) om de terugreis te aanvaarden. Vaak via Bermuda, maar vrijwel altijd met een tussenstop op de Azoren, waarbij Horta veruit favoriet is. Een groot deel van die vloot strijkt daar dus eind mei neer En raad eens wie daar ook aankwam rond die tijd, van de andere kant weliswaar, maar vol in de drukte! En het is meer massa toerisme dan ik me ooit gerealiseerd heb.

Mijn nacht op zee was prima, maar wel moest ik eerst de kater verwerken. Ik heb zitten studeren op alternatieven. Er is één andere marina en dat is "Angra do Heroismo" op het eiland Terceira. Ik ben er op de heenreis langs gevaren. Het is 80 mijl terug en, ondanks de mooie naam, daarom niet zo aantrekkelijk. Bovendien wilde ik hier niet zomaar ergens een tussenstop maken, ik wilde naar Horta en ik moet naar "Peter Café Sport", het beroemdste café in de Atlantic. Het beroemdste zeilers café in de wereld! En ik moet er ook nog eens een pakketje met boeken oppikken, dat Beer met veel inzet en liefde heeft opgestuurd naar de haven in Horta.



Peter Café Sport - "Peter" is not just another café, but a world famous institution."

De volgende ochtend, weer op weg naar Horta, bedenk ik definitief hoe ik het aan ga pakken. Het is van het grootste belang dat ik in (een normaal) gesprek kom met de havenmeester. Dan kunnen we bespreken wat wel en niet mogelijk is en komt er hopelijk een bevredigende oplossing uit de bus. Uit ervaring weet ik dat er ook altijd wel wat rek zit in zo'n haven, als het je maar gegund wordt. De beste manier om in gesprek te raken lijkt me om eerst diesel te gaan tanken. Ik heb sowieso brandstof nodig, ook (juist) als ik ergens anders heen moet gaan. Gisteravond was het gesloten en lag het er vol met dinghies, bijbootjes waarmee bemanningen van ankerende schepen aan wal waren gegaan. Nu zou dat stuk steiger ongetwijfeld vrij zijn voor boten die moeten bunkeren. Iets na 10u kwam ik aan om te constateren dat het vol lag met bunkerende schepen. Een Duits jacht lag al op z'n beurt te wachten en gebaarde mij dat ik achteraan moest sluiten. Ik zag weinig daadwerkelijke "tank-activiteiten" maar besloot geduldig mijn beurt af te wachten. Uiteindelijk mag het wachtende Duitse jacht aanleggen naast één van de tankende jachten en direct daarop roept/ gebaart de havenmeester naar mij dat hij wil communiceren via kanaal 9 op de marifoon. Daar krijg ik te horen dat ik kan aanleggen, als derde, naast het Duitse jacht. "Aanleggen" klonk mij als muziek in de oren. De bemanning van het Duitse jacht (het bleek een charter schip te zijn) wist mij te vertellen dat we met z'n allen aan het wachten waren op de heren van het pomp station. Die waren nog even iets aan het eten en zouden zo weer terugkomen.



Brandstof steiger en havenkantoor Horta Marina

Na een leuk gesprek met de Duitsers naast mij kwam ineens de slang door. "You go first" zei de Duitse kapitein. Na wat gedoe met een pomp die steeds afsloeg waren mijn tank en de vier jerrycans van 20 liter helemaal gevuld. 75 liter was het verbruik in totaal geweest. Toen riep de havenmeester mij vanaf de kant weer toe, maar deze keer klonk het een stuk toeschietelijker: "You come to the office for a check in?". De volgende stap in de goede richting.

Eerst nog even gewacht op de Duitsers die er direct na het tanken tussenuit moesten omdat ze wilden vertrekken richting Sao Miguel, zo'n 160 mijl naar het oosten. Na weer te hebben aangelegd, nu als tweede, kon ik de wal op naar het havenkantoor. Ik moest alsnog zeker een half uur op mijn beurt wachten. Toen ik het kantoor in mocht zaten daar twee jonge mannen en kreeg ik de kans mijn strategie uit te voeren. Eerst een ontspannen praatje aangaan en een grap maken (ik heb zolang op zee gezeten dat ik me op de kant dronken voel, zonder te hebben gedronken; haha "dronken zonder drank"), toen begonnen over de email (wisten ze niet meer, ze kregen zoveel email, maar de reply was van éne Bruno en dat bleek één van de twee te zijn) en het pakket (dat lag op me te wachten in de kast achter me; ik vond het meteen). De volgende troefkaart was over mijn trip te beginnen, dat ik uit Nederland kwam, helemaal in m'n eentje, was al opmerkelijk. Dat ik van plan was naar New York door te varen was ronduit opzienbarend. Dat vonden ze mooi! Ik was de enige die "de andere kant op ging". Ik was nu niet meer één van de velen, maar "een geval apart". Daardoor hadden we "connectie" en was het onderwerp al verschoven naar waar ik vanavond het beste bier kon gaan drinken (ik wist niet zeker of ik wel tot de avond ging wachten). Langzaam voelde ik dat we het gebied betraden waarin ze misschien wel iets voor me wilden doen.

Ze keken elkaar aan. "Hoe breed is je boot?", vroeg de niet-Bruno aan me. "Drie meter twintig" zei ik. "Hmm ..." en ze keken elkaar weer betekenisvol aan. Dit voelde als het kantelpunt.

"Since you have such a small boat ..." ging de havenmeester verder, om toe te voegen "Haha, Big Apple is a small boat!". Ik liet het gaan want dit was voor de goede zaak en ik begreep wel dat in deze omgeving elke boot onder de 40 ft. "small" is. Nou ... als ik "er tussen paste" hadden ze misschien wel een plekje voor me aan een steiger.

Intussen was er een Amerikaan binnengekomen die in gesprek ging met Bruno. Hij had de afgelopen nacht de ankerplaats verlaten omdat het anker was gaan krabben (!) en had een ligplaats aan de kop van een steiger "gevonden" waar ie de rest van de nacht had gelegen. Zijn vraag was of ie daar mocht blijven liggen. "Geen sprake van" was de automatische, eerste reactie van Bruno, dat is een ligplaats van de plaatselijke watersportvereniging.

Voordat de "niet Bruno" verder kon toelichten hoe het zat met die smalle ligplaats die hij op het oog had, sprak Bruno hem aan in het Portugees. Ondertussen appte Beer mij: "En?" was de vraag naar mijn kansen op een ligplaats. "Geduld, maar het pakketje is aangekomen!" appte ik terug. De twee havenmeesters, de Amerikaan en ik raakten met z'n vieren zo'n beetje in gesprek met elkaar. In dat gesprek zegt Bruno ineens tegen mij: "This may be your lucky day!". Toen wist ik zeker dat het goed ging komen en de deal werd: Als de Amerikaan en ik samen aan de kopse kant van die steiger konden liggen, dan mochten we daar tot woensdagochtend blijven liggen. Ik keek de Amerikaan aan, die Don bleek te heten, en die knikte: Het was een beetje krap, maar het ging zeker lukken. En zo is het goed gekomen en kreeg ik één van de mooiste ligplaatsen in de haven, pal voor de deur van Peter Café Sport! Don, en zijn zoon, liggen direct achter ons. We steken een beetje uit aan beide kanten maar hebben aan de havenmeesters terug gemeld dat het goed past. Don en zijn zoon zijn overgestoken van uit de regio Washington waar hij woont, en onderweg naar de Middellandse zee. Ik heb een paar keer een praatje met hem maar verder geen diepgaand contact. Zijn zoon zit regelmatig een shaggie te roken aan dek maar zegt verder niets.

Ma 30 mei 17:00u

Ik ben erg blij met de Hollywood afloop van dit verhaal en voelde zaterdagmiddag meteen alle spanning van me afglijden. Ben meteen gaan douchen en heb de was faciliteiten verkend, beiden op zo'n 10 minuten lopen aan de andere kant van de marina. Daarna heb ik mij, als een soort late lunch, getrakteerd op een hamburger in de "Club Naval Do Horta", met Beer gebeld om de

gelukkige afloop te delen, nog wat met diverse personen geappt en 's-avonds in het beroemde café gedineerd.



Horta Marina, Faial Açores

Toen ik zaterdagmiddag, na een paar uur aan de wal te zijn geweest, terug in de boot kwam, stond het water boven de vlonders in de kajuit. Ik schrok er wel even van. Ik ben de hele reis al water uit de boot aan het halen maar, ook al weet ik de precieze oorzaak (oorzaken) niet, ik ben er steeds vanuit gegaan dat het te maken heeft met het varen. Nu liggen we een halve dag stil en staat het water ineens boven de vlonders. Dat klinkt als een leuke boot!

Bovendien was mijn elektrische pompje ermee gestopt en moest ik eerst de reserve pomp aansluiten/ gereed maken. Een half uur later was ik aan het pompen en weer 10 minuten daarna was het meeste water uit de boot. Maar waar zit het lek en hoe snel stroomt het weer naar binnen?

Een uur later zag ik dat het waterniveau in de boot al weer flink gestegen was en bij het leegpompen schatte ik het op 60 liter (in een uur) die weer naar binnen was gestroomd. Ruwweg een liter per minuut dus. Geen groot gat dus, maar wel onrustbarend en totaal onbekend waar het vandaan kwam. De eerste vluchtige inspecties leverden niets op.

Ik besloot toch gewoon bij Peter Café Sport te gaan eten en ervoor te zorgen binnen 2 uur weer terug te zijn om te pompen. Dat was mijn eerste keer in het beroemde café, ik raakte aan de praat met een Duitse toeriste die eens wat anders wilde dan die een strandvakantie en al eiland hoppend de Azoren aan het verkennen was. Iets meer dan 2 uur later was ik terug op de boot, op tijd om het water weer weg te pompen. Omdat het al laat was en ik de oorzaak van de lekkage niet zomaar kon vinden, besloot ik de wekker om de twee uur te zetten om de pomp even aan te zetten, en de volgende ochtend methodisch door de boot te gaan, van voor naar achteren, om uit te zoeken waar het lek zat. In stukjes van 2 uur slapen was prima. Ik was toch ontwent om in één keer door te slapen. Die kortere slaapjes passen ook beter bij het comfort dat mijn slaappleats biedt. Al met al was het een prima nacht.

Zondagochtend vroeg ben ik van voor naar achteren door de hele boot gekropen. BA heeft een beperkt aantal “gaten” in de romp en die wilde ik allemaal langs gaan. Te beginnen bij de diepte/snelheidsmeter voorin, vervolgens de afsluiters van de wc de aan- en afvoer en wasbak afvoer. Vervolgens kwam ik in de motorruimte uit bij de inlaat met afsluiter van het koelwater. Daar zag ik ineens een klein water stroompje. Niet uit die afsluiter, maar het kwam van verder naar achteren. Toen was het snel gevonden. Ik kwam de ontluchtingsslang (overloop/ overdruk) van de watergesmeerde schroefas tegen, die daar plat op de bodem lag. En daar sijpelde water uit. Toen ik het uiteinde van de slang omhoog hield stopte het water meteen. Dat was het, het “sijpelen” kwam wel zo’n beetje overeen met de liter per minuut die ik had geconstateerd. Oorzaak gevonden, nog een keer leegpompen en klaar! In mij fotoarchief vond ik terug hoe de slag oorspronkelijk had gehangen. Door het schot naar de baksist en daar zo hoog mogelijk onder de kuipbanken vastgezet. Blijkbaar was ie daar losgeraakt en door de trillingen van de motor langzaam door het schot gezakt, de motorruimte in, daar op de bodem beland en water gaan lekken. Het water kwam van buiten, langs de schroefas, naar binnen. Ik realiseerde mij dat ik daar niet snel op gekomen was en dat “de schroefas” niet op mij lijstje “gaten in de romp” stond die ik aan het nakijken was. Met enig geluk had ik het toch nog vrij snel gevonden. En de oplossing was vervolgens simpel.



Peter Café Sport

Na het ontbijt ben ik vervolgens op pad gegaan met de waszak omdat de dame die de faciliteiten daar runt had gezegd dat er 's-ochtends half negen wel wasmachines vrij zouden zijn. Nou niet dus! Toen ik er heen liep zag ik uit alle hoeken en gaten mensen komen aanlopen/ aanvaren met grote tassen vuile was. Alle machines waren reeds in gebruik en er stond een grote rij tassen te wachten. Gelukkig had deze “manager wasfaciliteiten” het strak onder controle en (ik was in de tussentijd wel tig-keer op en neer gelopen) was de was enkele uren later gedaan en gedroogd. In de tussentijd nog een stukje van de GP van Monaco gezien op het grote scherm van de naastgelegen haven bar. Niet dat ik zo’n grote fan ben, maar zo raakte ik weer wat meer betrokken bij “de actualiteit” en was ik onder de mensen. Het was mooi weer, ik voelde mij

voldaan en relaxed. Het verhaal van gisteren was de toewijzing van de ligplaats en het verhaal van vandaag was de zoektocht naar “het lek”, die uiteindelijk succesvol was.

Ik word aangesproken door een Nederlandse jonge dame “Karin”. Ze zag aan mijn KNRM petje dat ik Nederlander ben en was op zoek naar een boot waarmee ze naar Nederland (of Frankrijk) kan terugvaren. Ze zou vanuit de Caribbean met Zeezeilen.nl via de Azoren naar Nederland varen, maar kort na vertrek vanuit St. Maarten bleek er iets mis met de boot en moesten ze terug. De boot moest uiteindelijk per vrachtschip terug naar Nederland, dus daarmee ging de zeilreis aan haar neus voorbij. Maar ze heeft op St. Maarten weten aan te monsteren op een groot zeilschip (>30 meter) van een Amerikaanse eigenaar, die door de bemanning naar Horta werd gevaren om daar de zomer door te brengen. Een prachtige tocht, wacht gelopen, dolfijnen en walvissen gezien, problemen met de autopilot overwonnen, alleen jammer dat de bemanning weinig zin had om te zeilen en ze de hele route op de motor hebben afgelegd.

In de middag ben ik nog verder op onderzoek gegaan naar de reden dat het bakboord zonnepaneel geen stroom opwekt. Uiteindelijk kwam ik terecht bij het paneel zelf, in de “aansluitdoos op de achterkant”. Blijkbaar is hier zout water in binnengedrongen, waarna de aansluitingen volledig zijn gecorrodeerd en geen contact meer maken. Omdat dit precies op de rand van het inwendige zit zie ik geen kans dit te repareren. Ik beschouw het paneel als verloren. Dat is wel een tegenvaller.

Later in de middag nog naar een processie staan kijken die met een fanfare band aankwam bij de plaatselijke Katholieke kerk (en schoonmoeder MJ een foto geappt). 's- Avonds weer bij Peter Café Sport gegeten (leuk gesprek met Italianen die op Martinique wonen en nu met de boot onderweg naar Italië waren) en daarna op tijd naar bed gegaan.

Dag 21 Di 31 mei 15:00u

Nou moet ik wel blijven schrijven, anders raak ik weer achterop. Ik heb net gedoucht (alweer?) en zit nu op het terras van Marina Bar Esplanade, met een biertje in de zon, en zo krijg ik nog wat eten geserveerd. Dit is helemaal aan de noordzijde van de marina, waar ook de wasmachines en de douches zijn.

Vanochtend ben ik druk geweest met een aantal klusjes. De bakboord spinaker lier gedemonteerd, schoon gemaakt, in het vet gezet en weer in elkaar gezet: loopt weer als een zonnetje. Daarna de achterste dek ventilator inwendig afgeplakt met duct tape zodat ie niet meer kan lekken. Hij ventileert nu ook niet meer maar dat is okay. Vervolgens water getankt. Niet teveel maar halfvol.

Don en zijn zoon zijn vanochtend vertrokken richting Gibraltar, ze kwamen eerst nog een keer terug omdat het te druk was bij de brandstofsteiger. Een uur later heb ik ze voor de tweede keer uitgezwaaid en zijn ze definitief vertrokken. Ik lig nu op hun plaats omdat ik daar een vrijer uitzicht heb vanuit de kuip. Don heeft me voor zijn vertrek nog gewaarschuwd dat we de ligplaats officieel tot woensdagochtend toegewezen hadden gekregen, maar om één of andere reden ik maak me hier niet zoveel zorgen om. Mijn plan is om donderdag weer te vertrekken.

Het bakboord zonnepaneel is overleden. Iemand in de Yacht Services winkel tipte mij nog om Cola in te zetten, maar de verbinding is helemaal verdwenen dus ik zie reparatie niet zitten. Aan een nieuw paneel kunnen ze me daar niet helpen. Ik werd er door de zeer vriendelijke en toeschietelijke eigenaresse van de winkel wel op gewezen dat er een bedrijf midden op het eiland is gevestigd dat in zonnepanelen doet en mij misschien kan helpen. Maar daar moet ik met een taxi naar toe en het is allerminst zeker dat ze panelen voor hebben voor maritieme toepassing. Ik denk dat ik het met één paneel ga doen, in ieder geval tot in de US. Ik heb wel besloten om de

mast waarop het paneel is gemonteerd te wisselen, en het nog werkende paneel aan stuurboord te monteren (ver weg van de antennes) op de mast die nu aan bakboord staat, maar beter is. Was toch nog een hele klus.

Net (life) strijken Marcel en Harrie neer aan mijn tafel. Ook getriggerd door mijn KNRM pet. Marcel is een veertiger, komt uit Zandvoort waar hij jarenlang opstapper was bij de KNRM. Maar hij is naar de Algarve in Portugal verhuisd, op zoek naar avontuur, vond het daar uiteindelijk toch te heet en is toen naar Faial gekomen. Daar helpt hij nu Harri (een goed Nederlands sprekende Duitser) in zijn boten onderhoud/ service bedrijf. Ze hebben veel werk, het gaat ze goed. Grappig hoe internationaal het hier is, wat een verschillende types hier door elkaar lopen en hoe makkelijk je met elkaar in contact komt.

Ik ga nu terug naar de boot om even met de drone te vliegen. Om te oefenen maar ook om wat opnames te maken van Horta en van de haven.

Di 31 mei 17:15u

Nog een klusje dat ik vanochtend heb uitgevoerd is een verbetering van de combi onderlijkstrekker en de rif 1 reefflijn. Sinds ik een derde reefflijn door de giek heb lopen, is het een beetje dringen achteraan de giek. De lijn van rif 1 liep daar vast onder de onderlijkstrekker. Ik heb daar een wantspanner als onderlijkstrekker gemonteerd en door daar een "langere" sluiting achter te zetten kan de reefflijn er nu doorheen lopen. Prima oplossing! Maar daar ben je zomaar weer drie kwartier mee bezig.

Net even met de drone gevlogen en opnames van de haven gemaakt. Ik heb weinig oefening met de drone en ben toch benauwd om ver we te vliegen. Dus ik beperk me vooral tot opstijgen, wat opnames rondom maken en dan weer landen. Nu ben ik nog even alle batterijen aan het opladen. Dat gaat op walstroom toch veel sneller dan op boordstroom.

Op de achtergrond ben ik mijn aanstaande vertrek al aan het voorbereiden door de voorraden aan te vullen en flessenwater in te slaan. Elke keer dat ik in de kleine supermarkt aan de overkant van de straat kom neem ik een 7 liter fles bronwater mee en giet dat over in de literflessen die ik bij me heb. Verder heb ik de voorraad frisdrank, crackers, rijst en pasta al een beetje aangevuld. Gisteren heb ik gehoord dat er een hele grote supermarkt is, niet zo ver hiervandaan richting Pim's Port.

Dag 22 Wo 1 juni 8:30u

Er zijn drie weken verstreken sinds mijn vertrek uit IJmuiden. Morgenochtend wil ik uit Horta vertrekken richting New York. Gisteravond heb ik nog een ommetje gemaakt en ben ik naar Pim port gelopen. Op de terugweg heb ik daadwerkelijk de grote supermarkt gevonden (gezien op afstand), daar ga ik zo maar eens heen.

En ik heb als onderdeel van mijn ommetje gisteravond gedineerd bij het bekende Restaurant Genuino. Prima eten! Genuino Madruga is een lokale held, voormalig visser, die tweemaal solo de wereld is rondgezeild, daar nationale faam mee heeft gemaakt en zijn bekendheid nu te gelde maakt door een restaurant te drijven onder zijn naam. Overal in het restaurant worden de gasten door foto's en vitrines herinnerd aan zijn wereldreizen. Het begint al bij een grote gevelplaat bij de ingang en gaat door tot op de menukaart. Als (solo-)zeiler moet je daar natuurlijk geweest zijn. Ik heb de man zelf ook ontmoet en kort gesproken, ,maar hij was niet zo in de stemming voor een uitgebreid gesprek. Het was een drukke avond in zijn restaurant zullen we maar zeggen.



Uitzicht met Pim's Port op de voorgrond, Horta en de Marina daarachter.

Wo 1 juni 22:30u

Vanochtend ben ik inderdaad naar de grote supermarkt geweest en zwaar beladen teruggekomen. Toen in de haven de verschillende vlaggen achterop de zeiljachten gefotografeerd. Daarna een mooie wandeling gemaakt de Monte da Guia op. Mooie vergezichten, maar net voor de top was de weg afgesloten dus ik moest dezelfde weg terug lopen. Daarna ben ik op de boot nog bezig geweest met de voeding van de handheld VHF. Ik heb er een nieuwe zekering ingezet die meteen weer doorbrandde. Blijkbaar is er zout water ingekomen, dus ik heb de printplaat met zoet water gespoeld en geborsteld met een oude tandenborstel. Nieuwe zekering niet te koop in mijn winkeltje, zelf iets geknutseld op basis van een andere zekering, nog een keer geprobeerd en weer sloegen de vlammen eruit. Die kan ik niet meer repareren. Handheld onbruikbaar geworden omdat ik hem niet meer kan opladen. Voeding van de schroefboormachine zelfde verhaal. Uit elkaar gehaald, gespoeld en geborsteld en gedroogd. Lijkt het weer te doen, maar lampje knippert niet zoals voorheen

Daarna ben ik van vier tot half zes bezig geweest op het havenkantoor met uitchecken. Nou ja "bezig", het grootste deel van de tijd was "wachten". Er wordt door de havenmeester (er was er nu maar één) een hele papierwinkel in de lucht gehouden. Het duurt wel een half uur per persoon en ik was de derde in de rij.

Nadat het uitchecken was gelukt ben ik op pad gegaan en heb gedineerd bij restaurant Atletico. Was lekker, vooral de wijn, en ik had een mooi plekje op het terras buiten. Aan de tafel achter mij zat een groep Nederlandse toeristen die net een "Whale Watching Tour" hadden gemaakt (dat is een complete industrietak hier). Ben benieuwd of ik ook nog walvissen te zien krijg. Morgen vertrek ik tussen 10 en 11u.

Dag 23 Do 2 juni 16:40u

Inmiddels ben ik al weer 6 uur onderweg. Om 10:40u gooiden we los van de steiger en kort daarna voeren we de haven uit. Het heeft z'n voordeel dat ik niet meer hoefde te tanken, want daar was het weer druk.

Vanochtend heb ik eerst nog een lijstje activiteiten afgewerkt, zoals olie peilen, water sponsen, douchen, defecte zonnepaneel opbergen (ik neem het mee als "voorbeeld" voor een nieuwe), wierfilter reinigen (het is kapot gegaan door corrosie/ ouderdom dus ik heb het met duct tape moeten repareren), vuilnis wegbrengen, laatste boodschappen gedaan, pasje voor de steigertoegang terug brengen (ik moest halsbrekende toeren uithalen om zonder pasje weer op

de steiger te komen want er was niemand om het hek open te doen/ ik had van die jongens van het whale-watchen afgekeken hoe ze zonder pasje om het heek heen klommen), papieren opruimen en tenslotte de walstroom ontkoppelen en de snoeren opruimen.

Eénmaal op zee zag ik één meeuw achter me aanvliegen en realiseerde ik mij dat er in de haven eigenlijk geen meeuwen waren, in tegenstelling tot wat we in Nederland gewend zijn. Bij ons wordt de zon verduisterd door die beesten. Op basis van de windverwachting had ik al besloten eerst een stukje te gaan motoren. En inderdaad stond er op zee slechts een hele zwakke westen wind. Daar zou ik op de zeilen weinig voortgang op kunnen maken. Ik heb net het gastenvlaggetje van de Azoren weggehaald (altijd een beladen moment) en merkte dat de frisse zeewind en het waterige zonnetje er om streken wie de gevoelstemperatuur mocht bepalen. Gisteravond hoorde ik van toeristen dat ze tijdens whale watching tochten eigenlijk altijd wel walvissen zagen. En omdat het mij zo leuk lijkt die ook te zien kijk ik goed om me heen of ik die boten niet zie varen. Dan kan ik ze volgen naar de plek waar de walvissen zijn. Maar ik zie ze niet op zee, ze lagen nog in de haven toen ik vertrok. Misschien geen goede dag ervoor, misschien geen walvissen vanochtend. Ik weet niet precies hoe dat werkt.

Ik zie een aantal jachten naderen vanuit ZW. Dat is de richting van Bermuda. Het blijft toestromen, maar volgens mij was het aantal boten in de haven toch al flink afgenomen vergeleken met toen ik aankwam. Vrijdag, zaterdag, zondag was het op z'n drukst. Waarschijnlijk hebben veel boten zich gehaast om voor maandag, toen het erg hard woei, binnen te zijn. En direct na maandag zijn er veel vertrokken (een deel heeft die harde wind in de haven afgewacht). Zo vertrokken ook mijn vriend Don en zijn zoon op dinsdag en het was ook ideaal weer om verder naar het oosten door te varen.

Dolfijnen! Alweer een grote groep die me net hallo kwam zeggen. Heel bijzonder ook al heten ze blijkbaar de "gewone dolfijn". Beetje een afknapper, zo'n naam.

Zo, nu hebben we bijna 2200 mijl voor de boeg tot NYC, gemeten langs de rhumbline. De route met constante kompaskoers, volgens een rechte lijn op de kaart (met Mercator projectie). Dat is weer een stuk verder dan de 1650 mijl tot Horta.

Do 2 juni 20:50u

Volgens plan zijn we om 18:40u gaan zeilen. De wind was wat aangetrokken en iets gekrompen, helemaal volgens de verwachting. Ik heb een beetje met de zeilvoering zitten spelen. Nu vaar ik met rif 3 en het grote voorzeil (de CCzero), mooi in balans en makkelijk om verder zeil te minderen als de wind verder aantrekt. Het was een heerlijke dag met uiteindelijk vrij veel zon en een kalm zeetje. Vannacht is er kans op weer afnemende wind en ook onduidelijke draaiingen. Het lijkt een beetje rommelig te worden, maar we zullen zien. Het ziet ernaar uit dat we morgen mooie voortgang kunnen maken met verder krimpende wind tussen 10 en 20 knopen.

Dag 24 Vrij 3 juni 10:40u

Het is precies 24 uur na ons vertrek uit Horta en we hebben inmiddels 99 mijl afgelegd richting het westen. Tijdens het eerste deel van de nacht zijn we nog een rijtje jachten tegengekomen, de meeste op de motor, die blijkbaar een iets westelijker route volgen vanuit de Caribbean.

Het was kalm weer, rond 8 knopen wind, en ik had besloten de CCzero te laten staan. Ik kan hem immers zo inrollen vanuit de kuip en de werkfok uitrollen. Om kwart voor vier vannacht schrok ik wakker, uit een best wel diepe slaap, door een harde knal. Mijn eerste gedachte was "ik ben ergens tegenaan gevaren!", maar toen hoorde ik buiten luid geklapper van een zeil. Duidelijk de CCzero. Snel naar buiten met een zaklamp om uit te zoeken wat er gebeurd was. Toen bleek dat de halshoek van de CCzero los was gegaan (van de boegspriet) en als een vlag in de wind hing.

Hopelijk alleen een kapotte sluiting, maar wat nu als eerste te doen? Het was pikdonker en ik had geen zin meteen naar het voordek te gaan. Ik besloot de val te vieren en de CCzero aan de schoothoek de kuip in te trekken. Dat werkte wonderwel goed en een paar minuten later lag het hele zeil als een natte vaatdoek in de kuip. Ik het zeil vastgezet, de werkfok uitgerold en ben weer naar bed gegaan. We gingen wel iets langzamer maar dit kon ik beter bij licht verder afhandelen.

Vanochtend vroeg ben ik naar het voordek gegaan, heb de boegspriet ingetrokken en geconstateerd dat inderdaad de sluiting verdwenen was. Kapot gegaan? Dat kan ik me haast niet voorstellen. Hij is vast en zeker “vanzelf” open gegaan. In ieder geval was het makkelijk op te lossen met een nieuwe sluiting. Een half uurtje later stond de CCzero er weer op en liepen we weer 6 knopen. Wat me verder nog uit de slaap heeft gehouden is de windmeter. De snelheid stond op nul waardoor de stuurautomaat niet meer op de windrichting kon sturen (hoewel de richting nog wel wordt aangegeven). Dus de stuurautomaat maar op “kompaskoers” gezet, maar het is wel balen.

Voor vertrek heeft het weer werkend maken van de windmeter me een heel tijdje bezig gehouden. Vorig jaar, tijdens mijn tocht naar de Faeröer eilanden, was de windmeter ook al gestopt met functioneren, eerst de wind snelheid, toen ook de richting. Na vruchteloze pogingen om het probleem “onder dek” te vinden was de conclusie dat het probleem zich boven in de mast moest voordoen. Ik ben ervoor uiteindelijk twee keer bovenin de mast geweest. Eerst omhoog gelierd door havenmeester Nic en collega om alle contacten schoon te maken. Toen dat niet hielp ben ik een tweede keer zelf omhoog geklommen met de mast-top-climber van Rob Visser (van Visser Boot Services) om de complete masttop unit te vervangen door een oude, reserve exemplaar dat ik nog in bezit had. Dat werkte! De nieuwe unit, die ik twee jaar eerder had gekocht als onderdeel van een complete Raymarine set, had het blijkbaar begeven, maar de “oude” (die erop zat toen ik de boot kocht) werkte nog prima. Een paar weken voor vertrek gerepareerd, wat een opluchting toen!

Al die tijd heb ik geroepen dat een werkende windmeter geen “must have” is, maar een “nice to have”. Tijdens deze tocht heb ik echter geconstateerd dat het toch wel erg fijn is als ie goed werkt, en de stuurautomaat ook op de windrichting kan sturen (in wind vane mode). Vooral bij koersen hoger aan de wind is dat een voordeel.

Vanochtend deed de windmeter het gewoon weer goed. Geen idee wat het probleem was en ik ben er dan ook niet helemaal gerust op.

Dag 25 Za 4 juni 10:40u

Precies 48 uur sinds vertrek uit Horta en inmiddels 220 mijl afgelegd, bijna pal west. Dat is mooi!

Gistermiddag is kalm verlopen. We zijn een paar vrachtschepen tegengekomen, waaronder één gigantische containerschip op een mijl afstand. Als een zeiljacht op die afstand passeert moet je nog steeds goed kijken om hem te zien, dit containerschip verduisterde bijna de zon!

Eind van de middag ging het windkracht 6 waaien en dat heeft tot vanochtend 7u voort geduurd. Met een ruw zeetje eronder ben ik helemaal door elkaar geschud. Gisteren hebben we de hele dag al wat hoger gevaren, meer richting zuid, om een gebied met harde wind voorlangs te laten gaan.

Vannacht rond 1u zit ik me net te bedenken hoe mooi het in deze omstandigheden gaat. BA vaart zelfstandig hoog aan de wind, ik zit/ lig binnen. Toen de stuurautomaat het ineens weer helemaal kwijt was. Na wat zoeken realiseer ik me dat de windgegevens weer compleet zijn weggefallen. De rest van de nacht heeft de stuurautomaat weer op een vaste kompaskoers gestuurd en

vanochtend waren de windgegevens weer terug op de meter. Dat is fijn, maar ik realiseer me dat ik daar nog niet klaar mee ben.

Ondertussen regent het al 2 uur en is het buiten grijs en grijs. De wind is iets afgenomen naar rond 15 knopen maar de zee blijft onstuimig. Er komt ook veel water over de boot, de hele nacht al. Op verschillende plekken druppelt wat water naar binnen. Niet een verontrustende hoeveelheid, maar oppassen dat het zoute water niet ergens terecht komt waar je het niet wilt hebben. Dat heeft op het eerste traject al wat schade opgeleverd.

De meeste lekkage lijkt door de achterste dek ventilator te komen. Die heb ik vorig jaar vernieuwd omdat de oude lekte ... In Horta heb ik hem van binnen uit helemaal afgeplakt, maar blijkbaar niet afdoende. Net weer zo'n 20 liter water uit de boot gehaald (geschept en gesponst) en via de toiletput afgevoerd.

Het Efoy display geeft aan dat het methanoltankje helemaal leeg is dus die heb ik gewisseld voor een volle. Ik heb zo'n 300 vaaruren (motor uren niet meegerekend) gedaan met een tankje, dus dat wordt nog een keer wisselen voordat we in NYC zijn.

Ik wilden een eitje gaan bakken zodra het wat rustiger wordt, maar voorlopig lijkt dat nog niet aan de orde.

Za 4 juni 14:40u

Goed nieuws en slecht nieuws!

Laten we beginnen met het slechte nieuws: de Cruising Code zero (CCzero) is zojuist volledig uit z'n lijken gescheurd (onder en achter). Waarschijnlijk door een combinatie van teveel spanning (strak aan de wind) en een golf buiswater in het zeil. Ik kon het restant nog wel oprollen, maar ik moet het zo gaan binnenhalen want ik heb er niets meer aan. Onwijs balen, maar waarschijnlijk eigen schuld. Ik kan alleen maar hopen dat ik het zeil in Amerika kan laten repareren.

Het tweede slechte nieuws is dat de windmeter er steeds weer mee stopt (tot nu toe naar een tijdje weer terug komt) en ik denk straks definitief niet meer werkt.

Het goede nieuws is dat het een prachtige zeildag is geworden. Tot 11u grijs en regen, maar sinds die tijd volop zon, blauwe zee en een mooi briesje. Wel pal uit het westen, dat dan weer wel.



De Cruising Code zero uit de lijken gescheurd

Mijn strijdplan is om nog iets verder naar het zuiden af te zakken, zodat ik eerst achter de harde wind langs ga die zondag passeert, maar vooral ook achter de depressie langs die wo/ do langs

komt. Een heel groot gebied met ruim over de 50 knopen wind in de kern, maar ook een groot gebied ten zuiden en oosten daarvan met wind meer dan 30 knopen. Daar vaar ik wel een stukje voor om en hopelijk kan ik daarna verder naar W/ NW doorstoten. Maar dat zien we dan wel.

Net werden we weer bezocht door een groepje dolfijnen. Geen “gewone” deze keer, maar de bekende tuimelaars, die we kennen als “Flippers”. Prachtige beesten en nog groter en sterker dan de “gewone dolfijn”.

Dag 26 Zo 5 juni 10:30u

In 3x 24 uur precies 280 mijl verwijderd van Horta. Iets minder dan gehoopt, maar dat komt door de slagen die we hebben moeten maken. Onze VMG (component van de snelheid over de grond richting W) is momenteel maar de helft van de snelheid door het water. Bovendien zijn we iets verder naar het zuiden afgezakt om de harde wind t.g.v. de grote depressie van donderdag te ontwijken. Dat moeten we ook weer terug varen want NYC ligt meer noordelijk.

Die “grote depressie van komende week” is inderdaad heel groot. Ik zie alleen al een kerngebied van 350 x 350 mijl waarbinnen de windsnelheid boven de 30 knopen is. Daar wil ik liever buiten blijven. En aangezien ik niet “voorlangs” kan moet ik “eronder” zien te blijven. Hopen dat er niet nog zo’n ding achteraan komt. Dat kan ik (nog) niet zien.

De ochtend begon een beetje heilig en buiten was alles vochtig, maar inmiddels doet de zon verwoede pogingen om er doorheen te breken en dat lijkt te gaan lukken. Om 8:30u heb ik de motor uitgezet na 4 uur motoren. Vannacht viel de wind vrijwel geheel weg. Nu zeilen we weer, aan de wind over stuurboord, kalmpjes aan met 4 knopen snelheid richting 290°, bijna recht op NYC af. Alleen jammer dat we nog iets verder naar het zuiden moeten opschuiven. Overigens is de haveningang van NYC op dit moment net zo ver verwijderd als de haveningang van IJmuiden: 1865 mijl.

Zo 5 juni 15:40u

We zijn lekker bezig. De slagen die we maken zijn pal zuid en pal west. De wind is tegen de 20 knopen (schat ik) en we varen gemiddeld ongeveer 5 knopen gemiddeld. Het is inderdaad knal-zonnig geworden. Vanochtend nog wat wolken maar nu een strak blauwe lucht. Horta ligt 294 mijl achter ons. Verder geen bijzonderheden. Ik ga zo even “het weer ophalen” en kijken of er iets is veranderd.

Zo 5 juni 17:45u

De weersverwachting voor de komende 5 dagen is vrij stabiel. Die “grote lelijke depressie”, waar ik donderdag onderdoor wil varen, lijkt nog hetzelfde pad te volgen. Laat ie het niet in z’n hoofd halen naar het zuiden af te buigen! Ik ga het de komende dagen nog iets zuidelijker opzoeken om uit het Pad te blijven. Misschien vanavond al een stuk over bakboord varen. Door het in stukjes te doen kan ik het goed doseren. Te weinig betekent dat ik toch nog in de storm terecht kom, dat zou dom zijn. NYC ligt iets naar het noorden vanuit hier, dus teveel naar het zuiden gaan betekent meer omvaren dan nodig.

Om 16u werd ik opgeroepen door Robert, schipper van zeiljacht Frank uit Hindeloopen, voor een praatje op kanaal 77. Hij had op AIS gezien dat mijn MMSI registratie Nederlands was (begint met 244) en vond het leuk te horen wat mijn plannen waren. Zelf kwamen ze, 3 vrienden, vanuit Curaçao en via St. Maarten, easy going voor de wind, onderweg naar Horta, om later deze zomer (eerst met vliegtuig op en neer naar vrouw en kinderen) terug te zeilen naar de thuishaven. Het feit dat we nader kennis hebben gemaakt en ik de schipper bij naam ken geeft al aan dat we een prettig gesprek hadden. We hebben geen visueel contact gehad en passeerden elkaar op een paar

mijl afstand. Zij waren nieuwsgierig naar mijn plannen omdat ik immers “de andere kant” op voer. Robert benoemde mijn plan als “onconventioneel” en “avontuurlijk”, wat ik een rake typering vond. Hij kon zich zelfs herinneren dat iemand “ooit” vragen op het zeilersforum had gesteld over een geplande oversteek naar New York. “Was jij dat?”. “Ja, dat was ik”. Hij vroeg nog of ik goede weerinformatie had in verband met de tropische storm die langs trok. Dat had ik en we wensten elkaar goede reis. Dit contact was een leuke afwisseling.

Dag 27 Ma 6 juni 10:30u

Vannacht hebbe we 10 uur lang over bakboord gevaren naar het zuiden, sinds 4:30u weer over stuurboord meer richting NYC. We zijn nu op 36°31' noorderbreedte. Hopelijk het zuidelijkste punt van de tocht, maar misschien moet er toch nog wat bij. We varen hoog aan de wind over SB, pal west, met een snelheid van zo'n 4 ½ knoop. Het belooft een mooi zeildagje te worden en deze koers geeft het gevoel dat we voortgang boeken. Eind van de middag zal NYC op minder dan 1800 mijl afstand liggen. Ik zit in de kuip aan de lage kant, onder de buiskap, op m'n super-kussen. Zo uit de wind is de temperatuur aangenaam. Er zijn veel wolken maar zo nu en dan is er ook wat zon. Voor de zekerheid heb ik me goed ingesmeerd. Het ontbijt bestond uit Brinta, appel, 3 (erg zoete) Maria-koekjes uit Horta en een paar slokken water. Wat een leven ...

Op de iPad heb ik de windverwachting voor de komende dagen gedownload in het gebied waar de wind vandaan komt, van Cuba tot NYC en dan in een vierkant. Ik ben daar nog lang niet, maar kan zo in de gaten houden wat er aan komt na donderdag. Het ziet er op het eerste gezicht positief uit. Wel wat gebieden met wind tot 25 knopen, maar vooral ook kansen dat de wind iets gaat krimpen en we iets ruimer kunnen gaan varen en wel recht op ons doel af.

Inmiddels zijn we 345 mijl van Horta verwijderd in 4x 24 uur. Ik ga vanaf nu maar eens voorwaarts meten, in afstand tot NYC. Ik heb net een marker gezet bij de ingang van Liberty Landing Marina. Dat is mijn beoogde landingsplaats in NYC.

Ma 6 juni 14:00u

Ik heb net nog zo'n 6 tot 8 liter water uit de bilge gesponsd, daarna de afwas gedaan en me geschoren. Heel precies want ik wil er knap uitzien ook al ben ik hier tamelijk alleen. Wie weet komt er een zeemeermin op bezoek. Vervolgens heb ik een eitje met spek gebakken en op twee boterhammen opgegeten. Het brood nadert zijn einde en smaakt steeds meer naar karton.

Al die werkzaamheden klinken simpel, maar op een “aan de wind varende BA” duurt het al gauw 2x zo lang en kost het 4x zoveel energie. Ook al is het vandaag rustig, het is alsof je op zo'n mechanische stier zit, zo onvoorspelbaar zijn de bewegingen van de boot. En dan ook nog eens onder 30 - 40° helling. Ga je dan maar eens scheren. Ik ben al blij dat ik niet gewond ben geraakt.

Dag 28 Di 7 juni 10:20u

Vannacht toch nog een keer over bakboord 30 mijl verder naar het zuiden gevaren. Inmiddels weer over stuurboord varen we 265°, dus net iets zuidelijker dan pal W, waardoor we heel langzaam naar de 36° breedtegraad kruipen (nu 36° 1,4'). Veel verder zuid hoeft ook weer niet dus mijn plan is om vanmiddag 270° te gaan varen en als een koorddanser over de 36° breedtegraad verder te gaan.

Gisteravond rond kwart voor tien werd ik onverwacht opgeroepen door zeiljacht Oblibion, dat bleek een 46 ft. Catamaran. Benjamin, die de marifoon bediende, legde uit dat ze wel AIS ontvangst hadden maar geen AIS signaal uitzonden. Hij wilde laten weten dat ze er waren ook al zag ik ze niet op AIS. Oblibion was onderweg vanuit Miami via Bermuda en Sao Miguel, naar Spanje. Nadat Benjamin mijn reisplan had gehoord was zijn reactie: “Oh, you have a long way to

go!". Uiteindelijk passeerden ze op 5 mijl te ZO van mij, ik heb ze nooit gezien, dat ze er waren heb ik alleen van horen zeggen ...

We zijn al 415 mijl van Horta verwijderd, de afstand tot NYC is 1785 mijl.

Favoriete recepten:

1. Pasta Pesto

Kook de spaghetti en giet deze af. Gooi er de helft van een potje "pasta a la Genovese" bij, bestrooi met "Parmezaanse kaas" uit een zakje en smullen maar!

Tip: eet dit de volgende dag weer want als de verpakkingen van de pesto en de kaas eenmaal geopend zijn, dan is het beperkt houdbaar.

2. Pasta met Tonijn

Kook de pasta en giet deze af. Gooi de uitgelekte tonijn uit blik erbij en breng op smaak met een paar grote scheppen Boursin uit een kuipje. Hmm!

Tip: eet dit de volgende dag weer want

3. Mexicaanse Bonenschotel

Bak wat stukjes salami (halve voorgesneden wordt in vacuüm verpakking) uit, maar niet "te". Gooi in een pannetje met chili bonen en mais uit blik. Maak het af met (een half zakje) Burito Seasoning Mix kruiden.

Tip: de andere helft van de salami houdt het wel even uit maar consumeer liefst binnen 3 dagen.

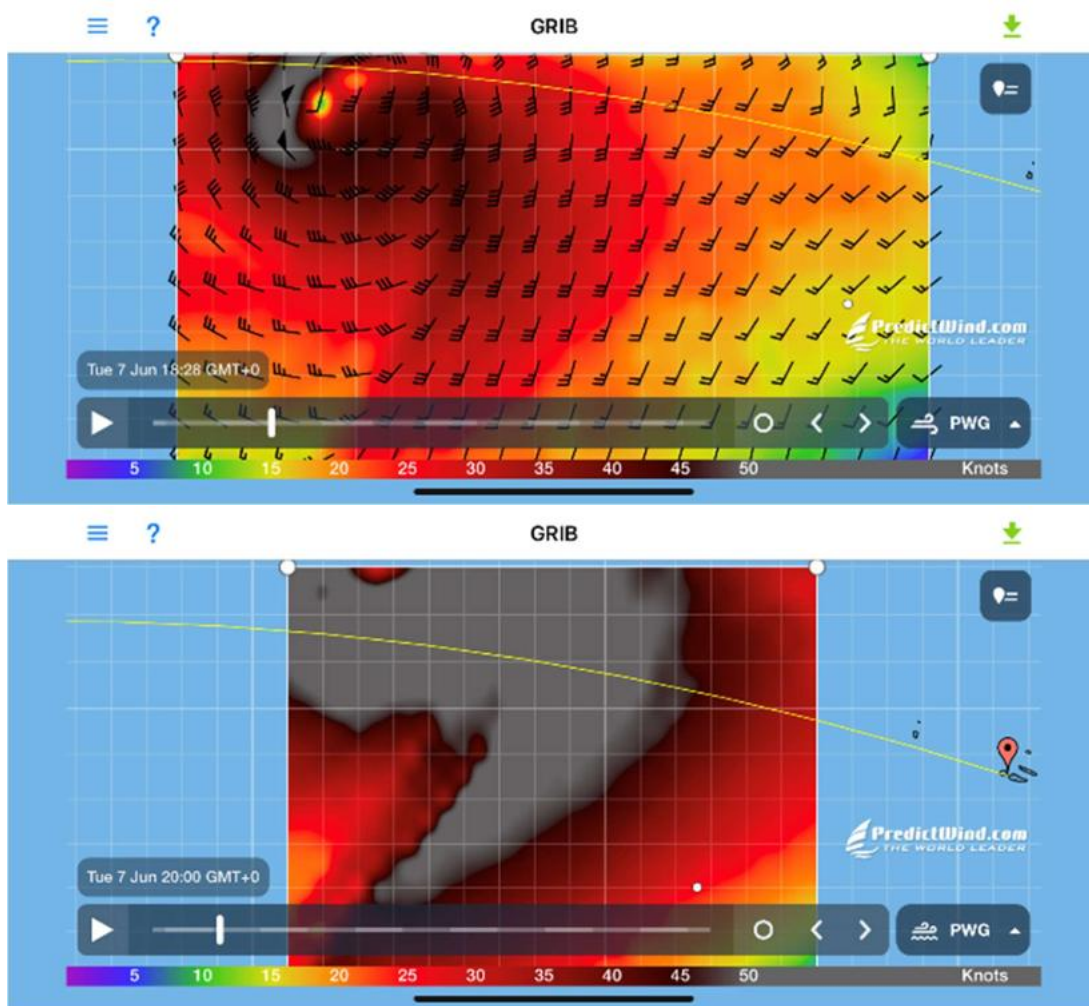
4. Nasi

Kook de rijst droog en laat de Lassie rijstbultjes uitlekken, uitstomen en afkoelen. Bak de rijst een beetje op, evt. in kleine porties. Voeg daarbij ketjap toe en Nasi kruiden. De luxe versie heeft er stukjes gebakken ei in of zelfs wat uitgebakken bacon. Voeg op het laatst nog de sambal (Badjak) toe en een flinke schep kant-en-klare pindasaus uit een kuipje. Veel werk maar het resultaat is er naar.

Di 7 juni 15:40u

De wind zou in de middag aantrekken en ik had gepland om rond 15:00u het derde rif er in te zetten. Maar omdat het eerder al stevig begon door te waaien heb ik dat rond 14:00u alvast gedaan. Ik dacht dat wel even in korte broek te doen (wel aangeliend natuurlijk), maar dat kwam mij op een nat pak te staan. Vanaf vanavond komen we in het gebied waar de wind ruim 25 knopen zal zijn, met vlagen ruim daar boven, en dat kan duren tot morgenochtend rond 9u. Onder de depressie is op de windkaart een soort staart te zien, een schuine streep richting ZW waarachter de windsterkte plotseling afneemt tot onder de 15 knopen. Dat lijkt mij een warmte front te zijn. De kern van de depressie bevindt zich op meer dan 550 mijl afstand (1000 km!) ten NNW van ons. Zo groot is dit weersysteem! Nog steeds staat in de kern windsnelheden boven de 50 knopen aangegeven. Op de kaart met windvlagen is het gebied met vlagen boven de 50

knopen angstaanjagend groot. Op de iPad speur ik naar wat er de komende week op mij afkomt vanuit de Caribbean, maar gelukkig geen spoor van nog zo'n "lelijk beest".



Windsnelheid verwachting en windvlagen verwachting op 7 juni; de witte stip is de positie van BA op dat moment. De gekromde gele lijn is de directe koers van Horta naar NYC. Grijs is een gebied boven windkracht 10.

Het is een prachtige zeildag. Veel wind, veel zon en warm! We varen aan de wind, gemiddeld ruim 5 knopen. Iets ruimer dan hoog aan de wind en de koers is pal west. Goede voortgang richting NYC dus. Naast de talloze Portugese oorlogsschepen (Vergaan die wel eens in een storm?) zie ik in zee ook steeds vaker plukjes wier (soms groen, soms bruin) die als kleine haarstukjes in het water drijven. Wiertoupetjes noem ik ze in gedachten. Dit is toch nog niet de Sargasso zee waar ik ben? Ik dacht dat die nog meer naar het ZW ligt



Dag 29 Wo 8 juni 10:30u

Het is 4 weken sinds ik uit IJmuiden ben vertrokken, 6 dagen sinds Horta. Horta ligt inmiddels 535 mijl achter ons, NYC ligt op 1670 mijl van ons vandaan. Toch 115 mijl dichterbij gekomen in de afgelopen 24 uur, ondanks het continu aan de wind varen. Het ziet er machtig zonnig uit en het is tropisch warm. De zee is nog ruw. Vannacht passeerde "de grote depressie" noord van mij, reden dat ik al dagen geleden een zuidelijke koers ben gaan aanhouden. Ik had flinke wind, maar niet meer dan verwacht. Max 25 knopen en de vlagen, laag in de 30, vielen mee. Ruim binnen de "gust gegevens" in de GRIB-files. Over 1 ½ uur passeren we een front. Ik zie een wolkenband recht vooruit en ben benieuwd of er ook regen in zit. Beetje afspoelen zou niet eens zo slecht zijn. Daarna komen we in totaal andere wind terecht. De wind draait eerst plotseling naar N om in de loop van de middag te ruimen naar O. We gaan het zien.

Tussendoor lees ik het boek "Over Tijd en Water" uit, van Andri Magnason. Het maakt op beklemmende wijze duidelijk wat we al weten. We hebben een (CO2) probleem en moeten er niet van wegkijken ook al is het een onbevattelijk groot probleem. Het boek roept op tot actie: Nu!

Vanochtend nog een ontmoeting gehad met "Legend", een 43 m kitsgetuigd zeiljacht op weg naar Horta. We dreigden elkaar wel heel erg dicht te naderen dus ik had hem opgeroepen. Dat liep soepel en vriendelijk. Ze zouden goed uitkijken en vrij blijven. "Port-to-port" bevestigde ik nog voor de zekerheid. Even later riepen ze mij op. Aan boord van de Legend waren ze toch wel heel nieuwsgierig waar ik toch naar onderweg was. Ik voer immers "de verkeerde kant" op ... "New York? Wow! A very appropriate boat name, sir! Haha." Kort daarna kwamen ze op 0,4 mijl aan bb voorbij. Zeilend op alleen de grote genua ... maar die is dan ook wel heel erg groot op de "Legend"!



Het 43 meter lange zeiljacht "Legend" passeert op minde dan een halve mijl.

Wo 8 juni 13:30u

Om 13u varen we door het front en draait de wind inderdaad zoals in de verwachting. Misschien een half uur "te laat" maar ik noem het klokwerk! Ongelofelijk eigenlijk dat er zo'n scherpe scheidlijn midden over de oceaan ligt. Even later komt er ook nog wat regen. Niet veel, maar toch.

Wo 8 juni 21:00u

We koorddans en nog steeds over de 36° breedtegraad, maar hebben het over een andere boeg gegooid en varen nu richting W. Als eerste haal ik alle raffen uit het grootzeil en hijs ik het in z'n geheel. Voor het eerst sinds Bretagne!

Overigens blijkt de sluiting, waarmee de halshoek vast zit, open te zijn gegaan. Ik zet de halshoek provisorisch vast en besluit het goed te doen als de zee is gekalmeerd. Ik moet dan ook het onderlijk wat lossen zetten.

Korte tijd later valt de wind helemaal weg en besluit ik een uurtje de motor aan te zetten. Die start probleemloos (laatste keer was toch alweer 3 dagen geleden) en maakt een rotlawaaai als altijd. Meteen maar de koeling van het koelvak aanzet. Het uurtje wordt 1 ½ maar dan kunnen we weer zeilen op de aangetrokken noorden wind.

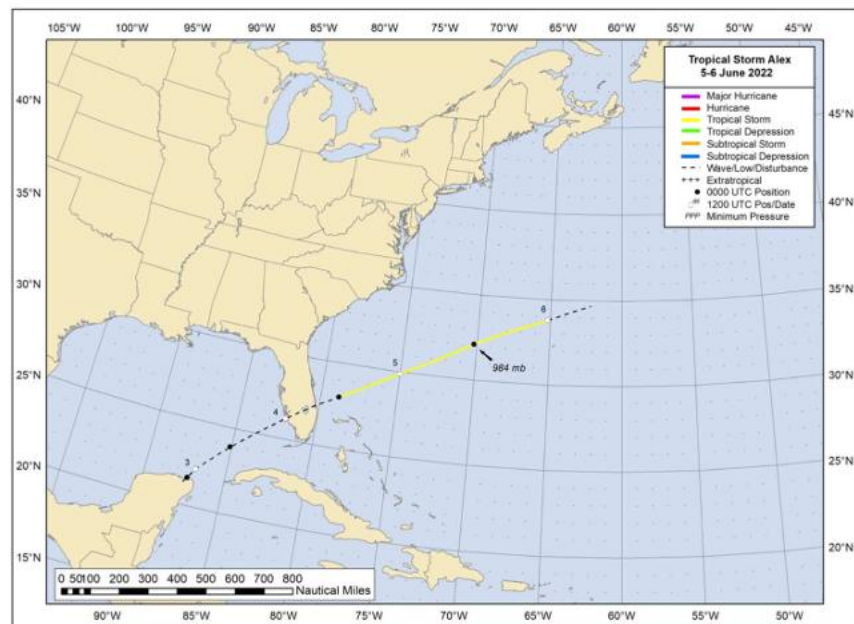
Ik heb trek dus ik eet een grote pan pasta pesto met een appeltje toe, en doe de afwas van de afgelopen 2 dagen. We kabbelen met een leuke snelheid richting W en de zee is snel kalmer aan het worden. “No targets” op AIS en NYC op minder dan 1620 mijl.

Eerste tropische storm van 2022

De “grote depressie” waar ik onderdoor” zeil, blijkt achteraf de eerste tropische storm van het seizoen te zijn geweest met in de kern 60 knopen wind, en heeft de naam “Alex” (ALO12022) gekregen.

Volgens het Tropical Cyclone report (22 October 2022) van het US National Hurricane Center, in summary:

Alex was a short-lived tropical storm that formed just east of Florida and became a post-tropical cyclone when it passed near Bermuda. Alex's precursor disturbance produced heavy rainfall and flooding in portions of Cuba and South Florida, and four flood-related fatalities were reported in Cuba.



Dag 30 Do 9 juni 10:30u

We koorddansen nog steeds en maken mooie voortgang. Gistermiddag en -avond rond 5 tot 5 ½ knoop en vannacht zo'n 3 ½ tot 4. Nu gaan we meer dan 6 gemiddeld.

Precies een week geleden verlieten we Horta en de afstand is nu ruim 650 mijl. NYC ligt op iets minder dan 1550 mijl voor ons en daarmee hebben we in de afgelopen 24 uur bijna 120 "nuttige mijlen" afgelegd.

Verder weinig bijzonderheden. Er hangt een dik pak wolken tussen mij en de zon, het is zo'n 20°C, de wind is rond de 10 knopen uit het noorden en zal in de loop van de middag iets gaan ruimen. Vanochtend ging ik een eitje met spek bakken, maar dat is zonder spek geworden. Ook de laatste plakjes salami, die nog uit Nederland kwamen, waren bedorven.

"No targets", I am all alone out here.

Do 9 juni 13:00u

Werd om 11:30u opgeroepen door "Briolette", een 228m lange tanker onderweg naar Spanje. Nou ja, opgeroepen...? Het ging niet helemaal zoals ik op de cursus heb geleerd. Er klont één keer "Big Apple" op kanaal 16 en toen zei een mannenstem met een hele vette, dubbele tong alleen maar: "Have a nice watch!". Tsja, de verveling slaat toe aan boord van zo'n groot schip en wat moet je dan?

Het doet me terugdenken aan zeilreizen 25 jaar geleden op de Noordzee, dat er door één of andere dronkaard muziek werd uitgezonden op kanaal 16 of dat iemand minuten lang alleen maar "mother f*cker" riep door de marifoon. Dat soort wangedrag is minder geworden, maar bestaat natuurlijk nog wel.

Inmiddels ben ik aan het weather-routing-en geslagen. Niet met geavanceerde computer algoritmes, maar met het boerenverstand. Ik wil het graag zelf blijven snappen en beslissen. Op de iPad bij de kaartentafel (ook een woord waarvan een toenemend aantal jonge zeilers zich zal afvragen waar het vandaan komt) kijk ik verder vooruit, zowel in de tijd als in de afstand, en probeer de optimale route te bepalen.

Ik houd op de iPad de verwachting in een gebied van Boston tot Cuba (en dan "in het vierkant") in de gaten. En ik kijk daarbij 10 dagen vooruit. Vooral om te zien of er niet iets heel erg lelijks in de linkeronderhoek opduikt. De GRIB-file blijkt beperkt in omvang (180 kb) doordat ik de resolutie op 100 km heb ingesteld en ik alleen naar de windsnelheid kijk.

Er komt niets angstaanjagends aan, maar wel een gebied met harde wind (tot boven de 30 knopen) dat dinsdag voorlangs schuift. Over 5 dagen ben ik 500 tot 600 mijl verder naar het westen. Als ik niet op voorhand naar het gebied wil sturen waar dan ruim 30 knopen wind is, kan ik het beste op de 36° breedtegraad zijn. Ha! Daar ben ik nu al, dus "dansen" we verder.

Er zitten wel wat uitdagingen in het aanhouden van deze koers. Vooral windstiltes, maar die gebieden lijken relatief klein en bovendien los ik dat niet op door verder N te sturen. Ik besluit W te blijven varen en houdt de verwachtingen scherp in de gaten.

Dag 31 Vrij 10 juni 5:00u

We maken veel voortgang sinds het vorige bericht en lopen weer snel in op het referentieschema van 100mijl per dag "nuttig". Toch was het gisteren behoorlijk saai. Een dik wolkendek, daardoor een grauwe zee, en constante (mot) regen maakten dat ik vrijwel de hele dag binnen heb gezeten en 's avonds alle luiken heb dichtgedaan omdat het naar binnen regende.

We varen nu ruime wind, bijna voor de wind. Ik heb me in de middag op de vaargidsen van Amerika gestort en e.e.a. aan havengegevens op een rijtje gezet. In eerste instantie voor aankomst en verblijf in NYC, maar ook wat alternatieven (indien de geselecteerde marina's vol zijn) en vluchthavens, voor het geval er heel slechte wind aankomt als we de kust al genaderd zijn.

Het regent hard buiten. We varen a.h.w. in een front, langs de frontlijn. Een rotkoers, want de wind is een beetje afgenomen en erg aan het draaien. Met twee keer een klap-gijp als gevolg. Slecht voor het materiaal! Ik heb de koers 10° bijgesteld maar voel dat het nog niet helemaal safe is.

We dreigen te worden ingehaald door een windstille, aan de andere kant van het front. Om dat uit te stellen sturen we wat verder noord, maar in de loop van de dag moeten we er aan geloven. Dan zal de regen wel stoppen. Elk nadeel heb zijn voordeel!

Je zou nu, met recht, kunnen zeggen dat we ons midden op de Atlantische Oceaan bevinden. Beer begon daar al over in haar laatste sms-bericht, op basis van de positieberichten die ze ontvangt.

Het dichtstbijzijnde land is momenteel Azoren (Horta op 750 mijl) en het ZO puntje van New Foundland (ook op 750 mijl). Daarna komen Bermuda en Halifax (op 1000 mijl), Lissabon (op 1700 mijl) en Haarlem (op 2300 mijl).

We rollen en slingeren enorm op deze koers en de stuurautomaat kan maar moeilijk overweg met de combinatie van wind en golven. Regelmatig is de reactie "te laat en te weinig". Maar ja, het is dan ook maar een automaat en geen zeiler. Toch ben ik blij dat ik hem heb want het is buiten nat en onbehaaglijk en ik zit lekker binnen! Het blijft hard regenen.

Dag 31 Vrij 10 juni 10:30u

Ik heb het geheim van de zeespiegelstijging ontsluit! Het komt omdat het midden op de oceaan continu heel hard regent! Niemand die dat in de gaten heeft, want er is hier niemand ("naar de bron van de zeespiegelstijging").

Ik heb het beslag van het schuifluik geschroefd, waarmee je de kajuit van buitenaf kan afsluiten. Het is zo'n scharnierend "klepje met sleuf" dat bij gesloten luikt naar beneden kan klappen en dan over het oog valt dat op het bovenste, verticale luik-deel zit geschroefd (een overslag sluiting). Met een hangslotje door het oog doe je dan "de deur" op slot. Niemand kan er in ... of uit.



Overslag sluiting

Maar als ik zelf binnen zit met het bovenste verticale luik erin (dat is een grote uitzondering) ben ik bang dat het "klepje" per ongeluk naar beneden valt als ik het horizontale luik dichtschuif. Dan zit ik opgesloten! Nou ja, ik kan natuurlijk door het voorluik nog naar buiten klimmen, maar dan kom je onaangeliend op het voordek (en zal er wellicht veel water naar binnen komen) en dat is toch geen fijn idee. Daarom gaat het beslag eraf!

Vervolgens heb ik een flinke bak Brinta naar binnen gewerkt. Het open pak houdbare melk was verzuurd. Ik had, om zeker te zijn, een klein slokje geproefd bah, wat vies! Gelukkig heb ik nog 3 ongeopende pakken. Mooi dat de melk dan zo lang goed blijft, ook ongekoeld.

Ook nu weer klinkt het allemaal zo simpel: beslag eraf schroeven, Brinta maken ... Maar voor deze simpele activiteiten moet ik halsbrekende toeren uithalen op deze slingerkoers. Eigenlijk is het een kunst om deze activiteiten te ondernemen zonder je botten te breken. In de gesloten kajuit heb je geen enkele referentie om de hellingshoek te bepalen en niets waardoor je kan anticiperen op de bewegingen van de boot die gaan komen. Als een baviaan slinger ik van handgreep naar

handgreep en als ik iets met twee handen moet doen ga ik eerst in een positie staan waarin ik me helemaal klem en schrap kan zetten. Maar dan nog word ik regelmatig door een stamp, slinger of plotselinge grote helling uit die positie gelanceerd. Dan is het zaak me alsnog snel ergens aan vast te grijpen want als je ergens hard tegenaan wordt geslingerd moet je hopen dat het slechts bij een pijnlijke kneuzing blijft. Dit soort ongelukken kunnen ervoor zorgen dat je de tocht niet af kunt maken.

De voortgang is ondertussen wel super. Horta ligt op 775 mijl en NYC op 1410. Daarmee zijn de we afgelopen 24 uur 140 mijl dichterbij de bestemming gekomen.

Vrij 10 juni 14:45u

De opzet om ruim ten noorden van de het front te blijven varen in de hardere wind slaagt iets beter dan bedoeld. Terwijl ik me vooral binnen achter de schermpjes zit op te winden over de hoge snelheden die we varen, gaat het buiten meer dan 25 knopen waaien, onder buiige omstandigheden. Bij vlagen gaat het nog veel harder tekeer. Veelvuldig komen we op het randje van de gijp totdat het , met een grote klap, daadwerkelijk gebeurt. Ik trek mijn conclusies en besluit de gelegenheid aan te grijpen om, nu over stuurboord, onder de buien uit te zeilen richting de frontlijn. Dat lukt wonderbaarlijk goed en al na 1 ½ uur komen we in rustiger vaarwater en kunnen we iets afvallen, weer meer richting W. De motregen houdt nog een uurtje aan maar dan breekt de zon door en ruimt de wind verder. We varen 250° met 5 tot 6 knopen snelheid.

Van een klein beetje stress door onoplettendheid is het nu weer heerlijk cruisen. We zijn weer bijna terug op 36°. Het gebied met krachtige wind waar we dinsdag doorheen willen varen heeft zich verder ontwikkeld en ook op onder breedte krijgen we nu met meer dan 25 knopen wind te maken, uit de zuiden. Prima, maar deze keer wel met rif 3 erin die we op tijd gaan zetten!

Dag 32 Zat 11 juni 10:30u

Sinds het vertrek uit Horta is dit de standaard tijd geworden om te rapporteren. Het is nl. precies 9 dagen geleden dat we vertrokken en we zijn inmiddels 875 mijl opgeschoten. Nog 1320 mijl naar NYC, 90 mijl dichterbij gekomen in 24 uur.

Tsja, we moesten gisteren zo nodig “uit de buien varen”, maar nu zitten we in de windstiltes. We hebben de hele nacht de motor aan gehad.

Gisteren is mijn iPhone hard gevallen en een rechthoekig stukje van het scherm, links bovenin, is onscherp geworden. Gelukkig heeft het zichzelf gerepareerd en aan het einde van de dag werkte ie weer normaal. Was het dan vocht misschien?. Ik heb wel een reserve (hele oude) iPhone bij me, en een reserve iPad, maar dit is toch de telefoon waar ik “alles” op doe. Ook als we straks aan land zijn. Voorzichtig met dat ding dus!

Vanochtend vroeg was het eerst zwaar bewolkt, hoewel ik in de verte wat openingen in het wolkendek zag. Er stond wel een licht briesje dus we hebben 1 ½ uur gezeild. Maar toen weer op de motor verder. Een half uur later kreeg ik bezoek van twee dolfijnen. Grijs rug en gevlekte zijkant. Weer een ander type? Ze bleven maar kort maar konden het blijkbaar niet laten om in deze giga-grote-lege-watervlakte even “hallo” te komen zeggen.

Regelmatig zijn er nog groepjes Portugese oorlogsschepen rond de boot. Ik merk op dat ze soms in aanvaring komen met elkaar. Of betreft dat een amoureuze toenadering? Wat doet een Portugese oorlogsschip eigenlijk als het heel hard gaat waaien? Reven ze dan, net als ik?

Vandaag en morgen moet ik zien te dealen met heel weinig/ geen wind. Maandag lijkt een goede zeildag te worden met zuidelijke, matige wind. Daarna komt een lange, brede strook harde wind op mijn pad. Eerst dacht ik dat het op mijn route wel onder de 25 knopen zou blijven, maar op

basis van de laatste gegevens lijkt 30 knopen onontkoombaar en ligt 35 knopen wind op de loer. Oei! Nog maar een paar keer goed kijken hoe ik dit ga aanvliegen en wat er misschien nog verandert in de verwachtingen. Simpelweg ontwijken lijkt geen optie deze keer. Straks maar eens kijken hoeveel brandstof er nog is. Ook dat speelt een rol in de mogelijke scenario's.

Zat 11 juni 11:30u

Ik heb net de tank bijgevuld door diesel over te hevelen vanuit Jerrycans naar de grote dieseltank. Het is er nu mooi rustig weer voor en het geeft mij een vrij nauwkeurig beeld van het verbruik (in lit/ uur) en de voorraad diesel die resteert. De brandstofmeter geeft geen nauwkeurige informatie, maar als ik de tank helemaal bijvul weet ik dat er "precies" 70 liter in zit. De resterende hoeveelheid in een Jerrycan kan ik redelijk nauwkeurig inschatten.

Er ging 42 liter in de tank en we hebben 29 uur gemotord sinds de vorige keer dat de tank volledig is gevuld. Dat is dus bijna 1,4 liter per uur. We hebben in totaal nog 98 liter diesel in voorraad, dus dat is goed voor zo'n 75 uur motoren, ruim 3x 24 uur. Daarmee is het geen probleem om in de komende twee dagen nog 24 uur te motoren en daarmee vlotjes door de windstiltes te komen.

Nu voel ik wind dus gaan we een stukje zeilen.

Zat 11 juni 20:35u

Het was een prachtige zeildag met veel zon en mooie wind. Zo begon het niet, maar zo werd het wel gedurende de ochtend. In de middag kwam een mooie wind opzetten waardoor we geregeld harder dan 6 knopen voeren. Eind van de ochtend had ik eerst nog een bulle talie gezet om het geklapper van de giek te voorkomen (ik ben er geen fan van maar nu pakte het goed uit). Maar al snel daarna gaf de wind voldoende druk en hoefde het niet meer. Deze voortgang was boven verwachting want mijn windkaarten gaven deze wind niet weer. Blijkbaar een heel lokaal verschijnsel.

Omdat het zo prachtig was en de voortgang zo goed (6 knopen op een vlakke zee met slechts een lange deining) had ik vroeg in de middag een borrelmomentje: een biertje met chips.

Om kwart over één zwom weer een groepje dolfijnen voorbij, maar ze waren ook zo weer weg. Blijkbaar hielden ze niet van hits uit de jaren zeventig. Ik wel en had deze muziek dan ook de hele middag op staan. Geen dolfijnen meer gezien die middag.

Eerder, om 12:30u, zag ik dat het tweede streepje van de Efoy methanol voorraad weg was. Nog geen 4 dagen met het tweede streepje gedaan.

Later in de middag heb ik een oefenvlucht met de drone gemaakt. Uiteraard mooie opnames van een zeilende BA kunnen maken. Maar ik wilde vooral de landing nog eens oefenen. Nou, dat mag ik bij gelegenheid nog wel eens doen, want ik stierf duizend doden. Uiteindelijk heb ik een soort kamikaze aanval op mezelf ondernomen, waarbij ik hem uit de lucht graaide net voordat ie te pletter sloeg. Ik zat achteraf met hartkloppingen in de kuip, wel blij dat het was gelukt.

Toen ik weer op adem was met Beer ge-sms-t over mijn oefenvlucht. Die meldde dat Quint een nieuwe telefoon heeft. Daarna pasta met tonijn gegeten. Deze keer niet met Boursin maar met mozzarella en een beetje Parmezaanse kaas. Heb nog een restje over voor morgen (lunch?). Nu valt de wind helemaal weg. Motoren?

Dag 33 Zon 12 juni 10:40u

Zondag doet zijn naam eer aan want de dag begint met volop zon. Om 8:30u heb ik de motor uitgezet na 10u motoren. De wind bleef gisteravond nog wel even staan, meer uit west, maar om 22:30u was het toch echt op en zijn we gaan motoren. Door de slag die we gisteravond nog

hebben gemaakt (koers 240°) en de stroming, die zuidwaarts lijkt te zijn, zijn we weer terug op onze vertrouwde 36° breedtegraad. Zelfs iets erover. Na enige tijd zo'n 10 mijl ten noorden van deze denkbeeldige lijn te hebben vertoefd, varen we nu een paar mijl ten zuiden ervan. Het blijft dansen, maar nu meer op het slappe koord.

Ondanks deze slingerende koers en de wisselende wind hebben we toch mooie voortgang gemaakt. Horta ligt 995 mijl achter ons en NYC 1210 mijl vooruit. We zijn zo'n 110 mijl dichter bij dan gisteren op dezelfde tijd.



Zon 12 juni 23:00u

We hebben toch de hele dag moeten motoren. Geen draadje wind! De zee is echt spiegelglad geworden en het werd tropisch warm. De zee, de bovenste laag althans, is 24°C. Nu is het aangenamer. Ik heb net een hele mooie zonsondergang mogen aanschouwen.

De motor staat weer aan maar naar verwachting komt er rond 3u vannacht weer at wind opzetten en gaan we weer zeilen. Dan is het ook mooi geweest want we hebben aardig wat diesel verbruikt vandaag. Om 20:30u hadden we precies 70 liter diesel verbruikt sinds ons vertrek uit Horta. Dat is de helft van de totale voorraad en de tweede helft zit nu helemaal in de grote tank. Als we nu nog 7 uur motoren, ongeveer 10 liter diesel, is het mooi geweest. We zijn pas op de helft!

Zon 12 juni 23:30u

Nagekomen bericht: De wind komt opzetten, een paar uur eerder dan verwacht. We gaan zeilen!

Vliegen met de drone

Vliegen met een drone is op zich niet zo moeilijk. Het ding blijft zelf stabiel in de lucht hangen en je hoeft eigenlijk alleen maar de verplaatsingen aan te sturen. Toch wordt dat aanzienlijk anders als je gaat vliegen vanaf een varende zeiljacht. Tijdens de voorbereidingen in de afgelopen 2 jaren heb ik er veel filmpjes over gekeken op YouTube. Het eerste probleem op een zeiljacht is dat er geen vrije ruimte is om vanaf het dek verticaal op te stijgen of te landen. Overals zijn “stagen, zeilen en masten” die het vliegen belemmeren. Ten tweede is een zeilboot geen stabiel platform. Het platform ligt vaak onder een helling, het schommelt op de (vaak hoge) golven, en heeft bovendien een voorwaartse snelheid.

Alleen dat laatste al: de drone is zo geprogrammeerd dat hij bij moeilijkheden (in de communicatie of met de batterijen) automatisch terugkeert naar de plek waar hij is opgestegen (“home”). De geografische plek wel te verstaan. Als je inmiddels bent doorgevaren met de boot, is dat geen handige functie. Terug naar “home” om te landen is dan “landen in het water”. Dit alleen al heeft mij diverse malen angstzweet op de rug opgeleverd.

Het probleem van starten en landen kan worden ondervangen door niet een vast start- en landingsplatform te gebruiken, maar door op te stijgen “uit de hand” en de drone bij landing “uit de lucht te pakken”. Om die reden heeft de Phantom 3 drone van DJI een goede reputatie om vanaf een zeilschip te opereren. Deze heeft nl. een soort landingsgestel, beugels waarop hij staat, die goed als handgreep dienst kunnen doen. Opstijgen uit de hand, van achteruit de kuip is daarmee makkelijk. De boot heeft immers voorwaartse snelheid, dus bij verticaal opstijgen is de drone meteen vrij van de boot. Landen is daarentegen een sport op zichzelf, waarvoor ik de helft van de batterijcapaciteit reserveer. Ik vlieg met volle batterij totdat die halfleeg is en begin dan aan de landingsmanoeuvre(s). Soms gaat dat meteen goed, soms lukt het maar net voordat de batterij is uitgeput.

De aanpak voor de landingsmanoeuvre is om op het achterschip te gaan staan, goed stabiel tegen de achterstag, en (strak) aangelijnd, en dan de drone van achteren te laten naderen om hem uit de lucht te pakken als ie eenmaal binnen armbereik is. In de YouTube filmpjes had ik geleerd de drone tijdens deze manoeuvre “achteruit” achter de boot aan te laten vliegen, omdat het dan makkelijker “links/ rechts” te sturen is. Achteruit kijkend is dan “links” de joystick naar links en “rechts” de joystick naar rechts. In theorie erg overzichtelijk, in de praktijk vaak een zeer stressvol moment. Je staat op het achterschip van een zeiljacht niet zo stabiel als het klinkt en je wilt zeker niet overboord vallen. De boot schommelt en slingert en het achterschip beweegt soms meer dan een meter op- en neer. Alleen al om de boot bij te houden moet de drone met snelheid blijven vliegen. Stilhangen is geen optie. En er is nog steeds de achterstag die dreigend in de weg hangt. Vliegt de drone daar tegenaan dan crasht ie en valt vrijwel zeker in het water. Het is zaak de drone “vlak langs” te laten vliegen en hem dan aan het landingsgestel uit de lucht te graaien. Soms lukt dat na drie pogingen, soms nog niet na tien. Vandaar dat een beetje “reserve in de batterij” wel een eerste eis is.



Dag 34 Ma 13 juni 10:35u

Het was magisch gisteravond en net na middernacht. Er kwam een lichte bries opzetten uit het zuiden. Genoeg om op de spiegelgladde zee meteen harder dan 4 ½ knoop te lopen, met uitschieters boven de 6. De volle maan en de vele sterren maakten het daarbij helemaal compleet. En dat allemaal voor mij alleen, want in de verre omtrek is geen ander mens aanwezig. Ik zag in de AIS "target list" op een gegeven moment één schip vermeld staan op 100 mijl afstand. Verder niets of niemand. Ik heb nog ruim een uur in de kuip zitten genieten van het moment.

Maar met de wind liep het dus anders dan verwacht. Dat bleef zo want om 4:30u ruimt de wind naar bijna W en om 5u stopt ie er mee. Toch de motor weer aan (in eerste instantie weigert de startknop ...).

Vanochtend om 9u nog steeds geen draadje wind. Ik wil eigenlijk niet meer te lang motoren. Volgens de gegevens uit de GRIB-file zouden we ons juist ten noorden van de windstille moeten bevinden, dus stuur ik een beetje meer N, richting een wolkenband die ik daar zie hangen. Maar voorlopig nog niets.

Rond 10u vis ik een drijver van een visnet uit het water. Eenmaal in de kuip gelegd kruipt er meteen een krab uit die zich onder de vlonder verstopt. Even later zie ik nog zoiets drijven en stuur er op af. Deze lijkt nog grote. Dan zie ik net ervoor nog iets kleins uit het water steken en het beweegt een beetje. Ik realiseer mij dat het een zeeschildpad is die aan de oppervlakte lekker van de zon geniet. Wat ik boven water uit zie komen is het (grote) schild en zijn (kleine) kopje. Met de motor in de neutrale stand glijden we er heel rustig op af. Maar het schildpad ziet (hoort?) mij komen en zo'n 20m voor de boeg duikt het onder. Als we de plek passeren zie ik hem op een meter onder water zwemmen en maak een paar foto's. Toch een bijzondere ontmoeting, midden op de oceaan.



De wolken waar we op afstuurden zijn inmiddels helemaal verdwenen. Er zijn wel wat meer rimpelingen op het water verschenen, maar er is te weinig wind om op te zeilen. Vreemd om te bedenken dat het hier morgenavond en overmorgen 25 tot 30 knopen zal gaan waaien.

Lely is vandaag jarig. Ik zal hem per satelliettelefoon een sms'je sturen. Daar zal ie van opkijken.

Horta op 1095 mijl, NYC op 1115 mijl, 95 mijl opgeschoten in de afgelopen 24 uur.

Ma 13 juni 15:15u

Dit moment markeer ik officieel als "halverwege". Horta op 1105 mijl en NYC op 1100. Dat de optelling van deze getallen varieert komt omdat we ten zuiden van de kortste route varen en inmiddels weer iets naar het noorden zijn doorgeschoven. Momenteel weer 4 ½ mijl noord van de 36°.

Vanochtend om 11u ging de motor uit. In de afgelopen 3 ½ dag hebben we 45 uur op de motor gevaren, dat is iets meer dan de helft van de tijd. Zeilend gingen we aanvankelijk nog geen 2 knopen, maar na een half uur werd het 3, richting 310 dat dan weer wel. Maar naarmate de wind

verder aantrok kromp die ook en nu varen we weer 4 ½ knoop richting 270°, op glad water met een lange deining.

Als lunch at ik een roerei met groene paprika, een beetje sambal, een beetje ketjap, peper en zout, aangevuld met een paar stukken “beschuit met diverse granen”. Vanmiddag heb ik wat gelezen in Revolusi van David van Reybrouck. Daarna een kort slaapje gedaan recht voor de Hema-USB-ventilator die ik ooit voor dit doel heb gekocht (het is bloedheet binnen) en nu maak ik mij op om het oliepijl te controleren en om het zeewierfilter schoon te maken.

Ma 13 juni 21:30u

Uiteindelijk liepen we meer dan 5 knopen over de gladde zee. Ik vond nog een vliegende vis in het gangboord, die er wel in was gevlogen maar er nooit mee uit zou vliegen. Hij lag er waarschijnlijk al een tijdje en was totaal uitgedroogd.

De olie hoefde niet bijgevuld te worden, het wierfilter heb ik schoongespoeld, de fokkenval heb ik wat strakker gezet. Er drijven opvallend veel wiertoupetjes langs en nog steeds heel veel Portugese oorlogsschepen. Eigenlijk zie ik die al sinds een moment ruim voor de Azoren in groten getale. Ik heb zitten rekenen en kwam tot de uitkomst dat er tussen de 1 en 100 miljard van die beesten (?) op de noordelijke Atlantische Oceaan moeten ronddobberen (“zeilen”). Toch interessant om na thuiskomst eens meer over uit te zoeken.

Het was prachtig zonnig. Het enig overgebleven zonnepaneel kon ons verbruik makkelijk bijbenen. Met Beer ge-sms’t over het zeeschildpad. Die vond het ook fantastisch.

Rond 19u viel de wind wat weg tot 21u, toen kwam ie terug. Zal wel een kalm nachtje worden met weer wat meer wind pas in de vroege ochtend. Dan ga ik me voorbereiden op de harde wind die einde van de middag wordt verwacht en aanhoudt tot woensdag na het middaguur.

We zijn weer terug op de 36° breedtegraad na een tijdje ten noorden ervan te hebben gevaren. Morgen probeer ik nog zo’n 10 tot 20 mijl verder naar het zuiden te gaan om verder uit de buurt te blijven van de 35 knopen wind die ik in de verwachtingen zie. Ik vind 30 knopen al meer dan genoeg.

Net, voor het eerst in 6 dagen, weer een schip op minder dan 6 mijl afstand. We kwamen de Ocean Beauty tegen, een 180 meter lang vrachtschip dat onderweg is naar Italië.

Nog 1075 mijl naar NYC.



Een (dode) vliegende vis in het gangboord

Het **Portugees oorlogsschip** (*Physalia physalis*) is een staatkwal die voorkomt in de warmere zeeën. Het is geen echte kwal, maar een complexe kolonie van honderden poliepen van vier typen. Iedere poliep heeft zijn eigen taak:

- pneumatofoor: Naast het lichaam, dat gemiddeld 9 tot 35 cm groot is, heeft het een gasblaas die als zeil dienstdoet. Dit zeil, dat in feite een poliep is, kan met lucht gevuld worden als het dier aan de oppervlakte moet blijven, en kan bij gevaar leeglopen waardoor het dier onderduikt. Ook kan dit zeil in een bepaalde hoek gedraaid worden, zodat het organisme invloed kan uitoefenen op de richting waarin het zich beweegt. Zelfs schuin tegen de wind in voortbewegen (laveren) is mogelijk.
- dactylozoïden: het Portugees oorlogsschip kan 15 tot 50 meter lange tentakels ontwikkelen die de prooi, vooral kleine vissen, vangen en verlammen.
- gastrozoïden: de spijsverteringspoliepen. De tentakels vangen de prooi en spuiten hem in met gif zodat hij verlamd of verdoofd raakt, waarna hij naar de gastrozoïden getransporteerd wordt.
- gonozoïden: de voortplantingspoliepen



Portugees oorlogsschip is niet de meest gebruikelijke naam voor een dier. Deze naam dankt het dier aan ontdekkingsreizigers uit de 16e eeuw. Ze noemden de kwal een 'Portugees oorlogsschip', omdat zij bang waren voor het dier zoals zij bang waren voor de Portugese schepen. Bovendien drijft de kwal op het water, net als een schip.

Het zijn de tentakels die het beest zo angstaanjagend maken. Het "lijf" is slechts zo'n 10 tot 30 centimeter groot (dit drijft op het water), de tentakels zijn echter 10 meter lang, en kunnen zelfs 30 meter lang worden! Met deze giftige tentakels 'vist' het Portugees oorlogsschip continue maar eten. Dan moet je denken aan plankton en kleine visjes. Maar soms raakt hij dus ook een mens ...

Dag 35 Di 14 juni 10:30u

NYC op 1025 mijl. Dat is 90 mijl minder dan gisteren rond dezelfde tijd. Het liep als verwacht. De wind nam langzaam toe in de tweede helft van de nacht.

Gisteravond bij zonsondergang haalde de "Le Havre Express", een 300 meter lang containerschip, ons in en kwam langs op 7 mijl afstand. Vanochtend rond 8:30u komen we de "Flexranger" tegen, een 300 meter lange LNG-tanker met de status op AIS "waiting for orders". Het lijkt wel of het hier iets drukke wordt, maar het kan natuurlijk toeval zijn.

De windverwachting is iets veranderd en de gebieden met 35 knopen wind zijn nu wat meer naar het noorden doorgeschoven, dus we hoeven niet verder naar het zuiden uit te wijken. De harde wind wijkt uit voor ons! We krijgen wel te maken met wind rond de 30 knopen en het lijkt of dat gebied iets naar het westen is uitgebreid.

Het plan is om in ieder geval nog 24 uur over het slappe koord van de 36^e breedtegraad te blijven dansen in 20 tot 25 knopen wind, misschien nog iets langer. Daarna zoeken we de kortste doorgang door het gebied met 30 knopen wind. Kan zijn dat dat rechtdoor is, pal west. Kan zijn dat we dan iets afvallen en meer noord sturen. Net alvast rif 3 erin gezet. Het is zonnig en het waait tegen de 20 knopen uit ZW.

Di 14 juni 22:30u

Het was een onrustig dagje en dat zal ook nog wel even zo blijven. Ik heb vanochtend inderdaad meteen rif 3 erin gezet. Dat bracht rust. Een paar uur later heb ik de fok een paar slagen ingerold en zijn we iets afgevallen. Doordat daarmee ook de hoek met de golven iets is veranderd varen we er beter overheen en knallen er minder vaak frontaal in. Wel breekt (met een luide knal) zo nu en dan een grote golf tegen de zijkant van de romp om vervolgens helemaal over het kajuitdak te stromen. Het schuifluik en het onderste kajuitluik zijn dicht waardoor (bijna) geen water binnen komt. Ook niet als het water over de kajuit, tussen het kajuitdak en de onderkant onder de buiskap doorstroomt. Toch akelig dat dat überhaupt kan, want in de kuip direct achter de buiskap zit je niet helemaal veilig.

Di 14 juni 23:15u

Terwijl ik voorgaande aan het schrijven was, binnen op de bank aan de lage kant, stuurt de boot ineens in de wind en gaat alles klapperen. Ik voel dat we bijna door de wind gaan en weet dat de stuurautomaat in deze situaties laks reageert (het is een "maat" en geen zeiler) dus ik roep: "Sturen, sturen, sturen!!". Het helpt niet, maar ik hoor wel het alarm afgaan ten teken dat "mijn maat" de controle kwijt is. Nadat ik snel naar het luik ben gegaan om naar buiten te kunnen kijken zie ik dat de tiller-drive los is geraakt van de beugel onder de helmstok. Het is wel vaker gebeurd dat ie door een brute golf van het piefje is geschoten, dat als verbindend scharnier dienst doet. Ik heb er zelfs al een tijd een postelastiek omheen zitten om te voorkomen dat ie eraf schiet. Dus snel naar buiten om dit euvel te verhelpen. Maar eenmaal buiten zie ik tot mijn verbazing en verschrikking dat het knopje onder de helmstok helemaal is afgebroken. Ik moet hardgrondig vloeken omdat ik mij meteen realiseer dat dit iets is waar ik me niet op heb voorbereid. Vorig jaar had ik, op mijn reis naar de Faeröer eilanden, op de Orkney eilanden de beugel laten namaken in RVS, nadat de oude Aluminium versie was gebroken als resultaat van vermoeiingsscheuren. Die nieuwe beugel was zo sterk uitgevoerd dat ik tegen iedereen zei: "Die kan nooit meer stuk gaan zolang BA bestaat!". Nee, dat klopt, maar dat uilig piefje waarop de tiller-drive aangrijpt kan dus nog wel afbreken.

In een eerste reactie zie ik alleen maar doemscenario's en voel ik lichte paniek opkomen. Zo'n reserve knopje heb ik wel, maar die zijn niet geschikt voor montage op de beugel, en nog 950 mijl

varen zonder stuurautomaat is geen goed perspectief. Ik was me altijd goed bewust van het belang en van de kwetsbaarheid van de stuurautomaat. Daarom heb ik een heel bundeltje reserve tiller-drives gewinkeld op Marktplaats. En de beugel was onverwoestbaar. Maar nu doet zo'n heel klein knopje me toch nog de das om?

Lang verhaal kort: een half uur later is het gefikst. Eerst de boot weer op koers gelegd en de helmstok met een lifeline vastgezet. Niet perfect maar het werkte wel voor een korte overbruggingstijd. Kort nagedacht over de mogelijke oplossingen. Toen boutjes, moertjes, ringetjes gezocht waarmee ik een "vervangend piefje" op de beugel onder de helmstok kan construeren. Het was weliswaar het uiteinde van een bout, en geen bolvormig piefje, maar de tiller-drive kon er goed opgezet worden en worden geborgd met een extra postelastiek. Een beetje een knutsel oplossing, maar het blijkt prima te functioneren (boven verwachting/ beter dan het was). Gemaakt van onderdelen (boutjes, moertjes, ringetjes) die je altijd wel bij de hand hebt. Dus ik ben tevreden en opgelucht.

Ik was aan het schrijven dat ik toch veel binnen heb gezeten vandaag. Er komt veel buiswater over de boot en ik heb alle luiken dicht. Dat is veilig en houdt het (meeste) water buiten, maar vormt ook wel een barrière om makkelijk heen en weer te gaan tussen binnen en buiten. En ik kies dan toch voor binnen. Het waait inmiddels rond de 25 knopen en dat gaat morgen in de loop van de dag 30 worden. Ik heb de fok nog een beetje verder opgerold, waardoor de balans beter is en de stuurautomaat iets minder zwaar hoeft te werken. Toch kan ie in vlagen vaak nog moeilijk koers houden. Ik moet nog maar zien hoe dat vannacht gaat.

Eerder vanavond heb ik het boek Revolusi uitgelezen. Het beschrijft hoe Indonesië uiteindelijk onafhankelijk is geworden. Zeer interessant! Nu maar een beetje gaan slapen. Zien wat de nacht brengt ...

Dag 36 Wo 15 juni 10:40u

We zijn al 5 weken van huis. NYC op 895 mijl. Afgelopen 24 uur weer 130 mijl afgelegd. Het was een onstuimige nacht met wind rond de 25 knopen uit ZW. Aanvankelijk liepen we mooi in balans maar later in de nacht veranderde de golfrichting iets en werd de wind meer vlagerig. Daardoor kreeg de stuurautomaat het steeds moeilijker om koers te houden. Regelmatig kan ie het niet bolwerken en gaat het alarm af. Het knopje/ piefje van de tiller-drive, dat ik gisteren heb gerepareerd (vervangen door een boutje) houdt het prima.

Elke keer als het alarm afgaat spring ik op uit m'n lighouding, worstel me een weg naar de kajuitopening, doe het schuifluik open, druk op de knopjes van de stuurautomaat tot de weer op koers liggen en ga dan snel weer naar binnen want het buiswater vliegt buiten in het rond. Dat is vannacht zeker 20 keer gebeurd. Het is 3 keer gebeurd dat ik, staande in de kajuitopening, een puts water in m'n nek kreeg. Het is niet koud (voor zwemwater dan, een douche zou iets warmer mogen zijn) Maar wel zout. Kleren drogen langzaam en net niet helemaal, Ze blijven een beetje zompig omdat het zout vocht blijft aantrekken. Vanochtend bedacht ik ineens dat ik ook een afstandsbediening bij de stuurautomaat heb. Kan kan ik vanaf de bank ingrijpen. Dat ik dat niet eerder heb bedacht ...? Als mijn vader hoort van al die apparatuur zegt ie: "Goh, binnenkort hoef je zelf helemaal niet meer mee!".

Nu komt het stuk met 30 knopen wind nog. Een paar uur maar. Of zou het meevallen? Voorlopig is de wind eerder minder dan 25 knopen geworden dan meer. We gaan in NW richting doorsteken, de kortste weg en een goede, want iets ruimere, koers om te varen. Eigenlijk hebben we deze koers vannacht al ingezet.

Ik heb wel weinig geslapen vannacht. Misschien tussendoor een beetje inhalen?

Wo 15 juni 19:45u

Het viel mee! Misschien is de 30 knopen aangetikt, maar het was overwegend 25+. Het was wel oncomfortabel en ik moet nog wat slaap inhalen. We hebben het grootste deel NW gevaren en zijn dan ook 60 mijl ten noorden van de 36^e breedtegraad aangekomen, dat is de 37^e breedtegraad. Uiteindelijk belandden we in de windstilte onder de buiengordel die langs het front ligt. In 2uur tijd hebben we ons daar "onderuit gemotord" en nu zeilen we heel kalmpjes in de regen richting NW. De wind zal in de loop van de nacht verder ruimen naar noord. Dan gaan wij overstag om over bakboord richting W te varen. Hopen dat de wind blijft staan want er liggen een paar windstiltes op de loer.

Ik heb al heel wat water uit de boot gepompt en vraag me nog steeds af hoe dat eigenlijk binnen komt. Mijn eerste conclusie is: "het heeft iets met buiswater te maken", want dat hadden we heel veel in de afgelopen 24 uur. Het bleef maar over de boot stromen.

Ik eet rijst met "Portugese gehaktballetjes in groente jus" en een klodder sambal (Badjak) plus een scheutje ketjap (Manis) en een zeer behoorlijke eetlepel vol met pindakaas (AH huismerk). Dat alles met zorg door elkaar geroerd in een (één) steelpannetje. Genoeg voor twee keer eten. De eerste keer nu, warm, met een appelmoesje toe. De tweede keer, koud, morgen uit een plastic bakje. Hmmm ...!

NYC op 860 mijl.

Dag 37 Do 16 juni 5:30u

De laatste twee keer dat ik de motor startte deed de startmotor al een beetje vreemd. Hij kuchte wat, draaide zonder dat het tandwiel aangreep. Maar ... daarna startte de motor wel!

Maar nu niet meer. Eerst hetzelfde gekuch en gesputter en daarna niets meer. Balen! Een eerste check in mijn documentatie lever niets op. Wat nu? Startmotor stuk? Ik ga het later verder onderzoeken, eerst moet ik meer slapen. Als dat lukt tenminste met die klapperende tuigage. Reden dat ik de motor wilde starten was om uit deze windstilte te komen. Gelukkig is mijn stroomvoorziening niet afhankelijk van het draaien van de motor!

Do 16 juni 10:40u

NYC op 840 mijl. Slechts 55 mijl opgeschoten in 24 uur. En dan met name in de eerste 5 uur en de laatste 2 uur. Daartussenin was het een schier eindeloos geklooi met buien, winddraaiingen en vooral windtekorten. En toen ik vanochtend heel vroeg even op de motor een stukje wilde doorvaren omdat ik het gevoel had dat we op het randje zaten van een gebied met betere wind, toen wilde de motor niet starten.

Maar goed, sinds half negen is de verwachte wind dan toch gekomen en nu varen we met een mooie snelheid 260° COG. Over de grond, ja. En ik blijf mij verbazen over de stroming die hier staat. Op kompas varen we 285°.

Om 11u schuift de "Delaware Express" aan de horizon voorbij. Het is een 300m lang schip volgepakt met containers. Ongelofelijk, wat zijn die dingen groot en hoog! Het schip is met 20 knopen snelheid onderweg naar Antwerpen en verwacht daar 22 juni aan te komen. Het is het eerste schip dat ik zie sinds dinsdagochtend.

Do 16 juni 12:30u

Het is prachtig weer: zon, paar wolken en een mooie wind. We gaan gemiddeld boven de 6 ½ knoop richting W. Schuin achter in de verte, richting NO, zie ik felle buien. Donkere wolken met van die schuine buien strepen eronder. Er komt ook een donkere wolk op ons af en ik voel de

vlagen al. We gaan verder op één oor. Snel alles naar binnen, maar er komt geen water over. Het is na 10 minuten ook weer voorbij. Alles weer naar buiten. Waar kan een mens toch druk mee zijn

Ik heb genoeg voedsel en water bij me. De diesel is een beetje krap maar dat gaat wel lukken. Maar pennen? Ik schrijf de éne na de andere balpen leeg in dit logboek. Nooit eerder over nagedacht maar heb ik wel genoeg pennen meegenomen?

Do 16 juni 19:30u

We zijn weer een gebied binnen gevaren waar het 25 knopen en meer waait. Uit het noorden. We krijgen zelfs 2 uur lang 30 knopen voor de kiezen. Het zijn buien waarin de wind zich bij vlagen laat gelden. Die buien duren ongeveer 10 minuten en dan is het weer rustiger. Maar in de bui is het best heftig en overschrijdt de wind geregeld de 30 knopen. De stuurautomaat doet het gelukkig erg goed en we varen gemiddeld ruim 6 ½ knoop, pal naar het westen. In de afgelopen 9 uur hebben we meer voortgang gemaakt dan in de 24 uur daarvoor. Vannacht en morgen zal de wind geleidelijk afnemen tot we morgen aan het begin van de avond in de volgende windstille belanden.

Do 16 juni 22:30u

NYC op 763 mijl. In de laatste 12 uur zijn we 77 mijl dichterbij gekomen. Dat schiet tenminste op. We zitten nog steeds in buig weer met vlaggerige wind. De wind neemt langzaam wel ietsje af, maar vooral de zee blijft bruut. Ik heb een tijdje met alle luiken dicht gevaren, maar het nu het bovenste verticale luik er weer uitgehaald. Een beetje ventileren is wel lekker, want ondanks dit weertype is het broeierig warm. Volgens de verwachting gaat de wind verder afnemen en eindigen we morgenmiddag in een windstille. Tot die tijd verwacht ik goede voortgang. De wind blijft noord, gaat misschien ietsje ruimen, maar het blijft een soort halve wind varen.

Zondag komen we weer in een baan met stevige wind terecht. Misschien maar weer wat naar de vertrouwde 36° breedtegraad opschuiven om de hardste wind te ontlopen. Na zondag lijkt het kalmer te worden voor langere tijd, maar wel veel westenwind (tegenwind) en veel "weinig wind".

We zijn er nog niet. Toch oormerk ik de 25° vast als mogelijke aankomstdatum. Morgen, als het rustiger is, ga ik het startmotor probleem nader onderzoeken.

Dag 38 Vrij 17 juni 10:40u

Het is hard gegaan in de afgelopen 24 uur. Naar NYC is het nog 690 mijl en dat is 150 minder dan 24 uur geleden. De wind bleef en blijft langzaam afnemen, maar de deining loopt daar een beetje op achter. Dus ik heb net weer een bulle talie gezet om het slaan van de giek te beletten. Het is half bewolkt en niet meer superwarm. De noordenwind brengt ook wat frissere lucht mee.

Vannacht om half vier gaf het schermpje van de Efoy brandstofcel nog maar één streepje methanol aan. Toch bijna 5 dagen(sinds 4 juni 9:00u) met het 3^e streepje gedaan.

Een restant van de houdbare melk is zuur geworden. Geen wonder, met de warmte van de afgelopen dagen en geen actieve koeling in het koelvak. Maar het was wel het één na laatste pak, dus met die laatste maar zorgvuldig omgaan.

Vrij 17 juni 12:00u

Dit moet ik toch even kwijt: de startmotor doet het weer en het euvel was dermate duidelijk dat het niet alleen makkelijk te verhelpen was, maar ook het vertrouwen geeft dat het probleem niet groter is dan dit. Ik begon in de bakskist met mijn zoektocht, ook omdat ik vermoed dat een deel

van het buiswater langs die route zijn weg naar binnen vindt. Toen de motorruimte vanuit de kajuit geopend. Ik wist waar ik moest kijken en zag het meteen: een draad losgeschoten uit een kroonsteen en dit was de draad die van de startknop afkomstig was. Het was meteen helder dat dit het probleem was. Natuurlijk start ie dan niet!

Waarom ik in eerste instantie op het verkeerde (en heel erg bezorgde) been was gezet, was het feit dat de startknop niet plotseling ophield te functioneren, maar dat er aanvankelijk sprake was van een haperende startmotor, die het soms nog wel deed maar met wat horten en stoten. Achteraf begrijp ik dat het losse draadje in een positie precies voor het kroonsteentje is blijven hangen en waarschijnlijk soms wel en soms niet (en soms met één adertje) contact maakte. Ik heb er niet veel over geschreven, maar was behoorlijk bezorgd over het feit dat ik de motor niet meer kon starten en ben blij dat dit nu uit de wereld is!

Ik heb meteen alle raffen uit het zeil gehaald, met motorondersteuning (!) om een beetje in de wind te kunnen sturen, en de bulle talie aangetrokken. Tijd voor een vroeg biertje om het te vieren. Ik ga vanmiddag kijken hoe ik de bakskist waterdicht kan afsluiten. We hebben nog diesel om 40 uur te motoren. Net een kleine vliegende vis (dood) in het gangboord aangetroffen.

Vrij 17 juni 15:00u

Ik heb de bovenrand van de bakskist met een rubber tochtstrip afgeplakt na ontvetten met ammoniak. Hopelijk dicht dit de kier en wordt (teveel) lekken hierdoor voorkomen.

Vrij 17 juni 17:30u

De motor gaat aan. De koeling van het koelvak ook. Ik zie net vanuit het voorluik dat de bovenplaat van de rolreef installatie is afgebroken en verdwenen. Is dat erg? Het ziet er onafgewerkt uit, maar alles lijkt nou te functioneren. Na een half uur komt er weer wat wind: motor weer uit.

Dag 39 Za 18 juni 11:40u

Het is iets later dan normaal omdat ik nog lag te slapen. De voortgang is bijna 80 mijl geweest (NYC op 610 mijl). Veel minder dan de vorige afstand doordat we gisteren bijna de hele dag hebben liggen dobberen. Uiteindelijk zette de zuidenwind pas tegen middernacht echt door en pas daarna konden we weer goede vaart maken. Op basis van de weersverwachting had ik gepland vanochtend, bij daglicht, weer te gaan reven om op tijd voorbereid te zijn voor de strook met harde wind die vanmiddag en vannacht van ZW naar ZO langs schuift. Dat liep anders. Vanochtend tussen grofweg 4 en 8 ben ik in touw geweest omdat het stevig ging doorwaaien en uiteindelijk teveel werd voor het grootzeil. Dus om half zes heb ik toch maar alvast het derde rif in het grootzeil gezet, ook al was het nog donker (NB de lokale zonnetijd is zo'n 3 uur vroeger dan mijn "scheeps-klokke-tijd"). Gelukkig was het niet pikdonker en kon ik alles bij maanlicht vrij goed zien. Alleen om de kleuren van de reefflijnen van elkaar te kunnen onderscheiden en om zaken op afstand te kunnen inspecteren had ik een zaklamp nodig. Om de 30 knopen wind links te laten liggen houden we ook weer een beetje meer zuid aan. We bevinden ons momenteel weer tussen de 36° en 37° breedtegraad, met de intentie om nog een beetje verder richting de 36° af te zakken. Morgenvoortend eindigt dit in een (kou-)front passage met (waarschijnlijk) een beetje regen daarachteraan.

Za 18 juni 20:30u

Mijn leidraad blijft: 25 knopen wind (~6 Bft) kunnen we hebben; 30 knopen wind (~7 Bft) wijken we voor uit; 35 knopen wind (~8 Bft) varen we voor om. Momenteel wijken we een beetje verder uit naar het zuiden om weg te blijven van de 30 knopen wind. We varen koers 240/ 250°terwijl

NYC bezeild op 295°ligt. Vannacht trek de rest van de krachtige wind over ons heen, morgenochtend varen we door het front.

We krijgen geen water meer binnen terwijl we toch onder helling over stuurboord varen en er regelmatig water door de kuip spoelt. Misschien werkt de afdichting van de bakskist? Niet te vroeg juichen maar de tekenen zijn hoopvol.

Ik heb Beer gevraagd een email adres van Liberty Landing Marina in NYC op te zoeken. Dan kan ik mijn komst aankondigen en horen of er nog een ligplaats is. Voorlopig mik ik op zaterdag 25 juni als aankomst datum en beoog ik daar 2 nachten te liggen. Maar ik moet daar eerst nog zien te komen. Als ik vooruit kijk zie ik weer veel tegenwind en veel "weinig wind". Morgen, na de frontpassage, ga ik dat maar eens rustig in meer detail bestuderen.

Dag 40 Zo 19 juni 10:30u

We zijn door het front. Het was een minder scherpe lijn dan ik had verwacht. De wind nam vannacht rond 4u al een beetje af, kort daarop hebben we een half uur door stevige slagregens gevaren gevolgd door een uur droog weer, en toen matige regen die overging in motregen. Die 30 knopen wind die in dit staartje had kunnen zitten hebben we niet gehad. Was het uitwijken daarmee geslaagd? Of overdreven? Wie zal het zeggen?

Onze zuidelijkste positie was 8 mijl noord van de 36° breedtegraad. Op dat moment hadden we Bermuda op 220 mijl pal zuid. Niet gedacht dat we zo dicht langs zouden varen. Als we de rhumbline hadden gevolgd was Bermuda op meer dan 500 mijl gebleven.

Iets na 5u vanochtend werd ik opgeroepen door het 11m lange zeiljacht "Easy Listening". Die voer pal noord (vanuit Bermuda?) en vroeg (met een typisch Amerikaanse mannenstem) mijn advies voor onze kruising. Ik werd net wakker uit één van mijn hazenslaapjes en zei (omdat ik scherp aan de wind voer): "Laat mij maar eerst!". Maar even later roept hij me weer op en liet me weten dat ze zouden moeten gijpen en of het misschien ook mogelijk was dat ik achter hun langs zou sturen. "Natuurlijk! Ik verander van koers" heb ik geantwoord, een beetje schuldig dat ik niet in de gaten had gehad dat zij pal voor de wind voeren over stuurboord. Maar ik kon het eigenlijk ook niet weten. Voor mij betekende achter hun langs varen dat ik meer moest oploeven (meer in de wind sturen) en het kwam in de praktijk dan ook meer neer op "vaart minderen" dan "van koers veranderen". Een half uur later voeren ze op ruime afstand voor mij langs. Ik heb ze nooit gezien, alleen op AIS.

Vandaag zijn we 17 dagen onderweg sinds het vertrek uit Horta. Net zo lang als het traject van IJmuiden naar Horta. Ik weet niet waarom, maar het voelt langer ... NYC ligt op 505 mijl, 105 minder dan gisteren op dezelfde tijd. Niet slecht als je bedenkt dat we een groot deel van de tijd niet op ons doel afvoeren, maar zo'n 45° van deze koerslijn afwijken.

Beer heeft vannacht 2 email adressen gestuurd van Liberty Landing Marina, één "info" en één "reservation". Ga ik mijn komst aankondigen voor zaterdag? Eerst nog even "het weer downloaden" en mijn "weather routing" kwaliteiten daarop loslaten.

Zo 19 juni 22:40u

Ik had verwacht dat we na de frontpassage in rustiger vaarwater terecht zouden komen, maar dat gold vooral voor de eerste 2 tot 3 uur. Daarna 20 knopen wind, buig met bijbehorende windvlagen en een behoorlijk zeetje. Ik had snel rif 3 eruit gehaald, maar gelukkig eerst rif 2 nog even gezet. Die zit er nu nog steeds in.

Tussen de middag zag ik een heel mooi wit vogeltje met een lange staartveer boven de boot vliegen. Hij kwam nog een paar keer terug en ik heb er wat foto's van kunnen maken. Met enige

regelmaat zie ik ook meeuwen (één of twee) met lange slanke vleugels, roestbruin van boven, wit van onderen, die ook op het water landen (om uit te rusten?). Een paar keer heb ik in de afgelopen week ook kleine zwarte vogeltjes gezien (meestal in paren), die als een zwaluw vliegen, met snelle wendingen maar dan vlak over de golven scherend (Stern?).

Vandaag zijn 2 vrachtschepen op grote afstand gepasseerd, verder niets.

Ik heb een mail opgesteld voor Liberty Landing Marina maar nog niet verstuurd. Morgen nog een keer checken of de verwachte aankomst dag (zaterdag) reëel is.

NYC bevindt zich op 450 mijl ten NW van ons (op 300°). Dat is best dichtbij, maar als je naar de windkaarten kijkt is het toch ook nog best ver weg. Veel westenwind en veel windstille gebieden. Maar er ontstaat ook een stevige depressie op onze route waarin binnen no time windsnelheden tot 40 knopen kunnen ontstaan. Ik heb een vrij extreme route op het oog, die eerst 120 mijl noord gaat, daarna 120 mijl west en vervolgens in een halve cirkel met de rotatie rond de depressie mee gaand bij NYC uitkomt, waar we dan eerst alsnog in een windstille terecht komen. We gaan dus “voor de depressie langs” en dat vraagt dat we een bepaald tempo moeten aanhouden. Anders komen we er middenin. We kunnen 2x 10u motoren en houden dan nog 16u over voor het laatste stukje de haven in. Laten we hopen dat het gaat werken. Veel hangt af van de nauwkeurigheid van de weersverwachtingen.

Dag 41 Ma 20 juni 10:40u

Het was een rustige nacht met in het algemeen een goede constante wind. Twee keer was het wat buig, met hardere wind die vlagerig was en ook wat draaide. Eén keer liet “mijn maat” ons hierdoor verrassen en gingen we ongewild door de wind. We hebben toen een half uurtje over bakboord gevaren om daarna toch weer over stuurboord verder te gaan. Om 5u heb ik de windverwachting en opgehaald en tot mijn verrassing (verbijstering) is de verwachting totaal veranderd in vergelijking met gisteren. Daarmee gaat het hele plan de prullenbak in. We hebben de hele nacht noord, en zelfs 10°, gestuurd, terwijl de bestemming op 290° ligt. We zijn dan ook maar 75 mijl dichterbij NYC gekomen. Wel bevinden we ons nu halverwege de 38° en 39° breedtegraad. Sinds zondagochtend heel vroeg zijn we ongeveer 140 mijl naar het noorden opgeschoven. De gemiddelde snelheid was 5,8 knopen. Over het algemeen is het lijstje “targets” op de AIS leeg. 2x is een vrachtschip langs gevaren, op grote afstand.

Vannacht heb ik toch weer wat water uit de boot gehaald, niet heel veel, maar ook “niet niks”. Blijft onduidelijk hoe dat erin komt.

Om mij te ondersteunen bij het plannen van de laatste 400 mijl (en als tijdverdrijf) heb ik toch maar de “weather routing functionaliteit” van de Predict Wind app in gebruik genomen. We zijn het in ieder geval eens over het begin: Door op koers 10° tot het einde van de middag.

Ik ga nu de mail sturen naar de marina. Zaterdag is nog steeds de ETA.

Dag 42 Di 21 juni 11:30u

Gisteren rond het middaguur heb ik de email naar Liberty Landing Marina verstuurd, maar ik heb nog geen reactie ontvangen.

Gisteravond rond 20u heb ik het Efoy methanol tankje vervangen. Na enig aarzelen heb ik het tankje in gebruik genomen dat ik in Horta heb weten te kopen. Dat tankje blijkt behoorlijk “over de datum” en eerder dacht ik om die reden het tankje pas als laatste in te zetten. Mocht het de brandstofcel beschadigen dan had ik dat geval het excuus dat ik geen andere brandstof meer had. Maar bij nadere overweging van de waarschuwing die Efoy in de handleiding heeft opgenomen: “Gebruik geen methanol die over de datum is” valt me op dat er niet bij staat “dit kan de

brandstofcel beschadigen”, hetgeen wel bij andere foutieve handelingen wordt vermeld (o.a. bij het gebruik van andere methanol dan die van Efoy zelf). Mijn eigen boerenverstand zegt: “Methanol, dat bederft toch niet ...?”. Het commentaar op de website van De Wit in Schijndel was dat overjarige methanol het “niet meer zo goed doet”. Ja, in het slechtste geval kan het degraderen, uiteenvallen in andere stoffen, maar daar heb ik nog nooit van gehoord. Gelukkig lijkt het normaal te functioneren en levert de brandstofcel gewoon stroom. Ik meen iets minder dan eerst, maar aangezien het apparaat zelf het afgegeven vermogen regelt kan dat schijn zijn. Met deze volgorde van gebruik heb ik hierna nog 3 tankjes, waarvan ik weet dat ze goed zijn, en dat moet (ruim) voldoende zijn voor de terugtocht. Hoef ik niet per se een tweede zonnepaneel te installeren in de US.

We hebben weer meer scheepvaart om ons heen. Meest oost-west verkeer, maar soms ook noord-zuid (o.a. bestemming Quebec, Canada). Vannacht hadden we een prachtige heldere sterrenhemel. Je ziet dan wel 100x meer sterren dan “thuis”. Net of je een tweede laag sterren ziet, die zwakker is, maar vele malen talrijker dan de heldere sterren die we normaal (alleen maar) zien.

Het is een hele tijd westenwind geweest, met windstoten en draaiingen in buien. Dat betekent kruisen en veel onrust. Nu is het rustiger en schijnt de zon. Voor de boeg ligt een windstilte en ik denk dat ik “1x 10uur motoren” ga inzetten. Aan de andere kant ligt betere wind, die in de loop van woensdag naar zuid gaat draaien. Niet zoveel voortgang richting NYC, over de grond dan. Wel door het water, blijkbaar nog best wat tegenstroom!

Nog 360 mijl, 70 minder dan gisteren.

Dag 43 Wo 22 juni 10:40u

Gisteren was een mooie dag, maar met afzwakkende wind. Aanvankelijk werden korte windstiltes opgevolgd door periodes met meer wind, maar tegen middernacht zakte de wind er volledig uit. We hebben gistermiddag en vannacht in totaal 8u op de motor gevaren. Verder hebben we gistermiddag nog een ballon uit zee opgevist. Ik zag hem van verre, heb er op af gestuurd en heb hem (al zeilend) met een schepnetje uit zee gehaald. Het is een witte, deels leeggelopen ballon met een lang wit lint eraan. Helaas zonder kaartje, maar wel met een wit lichtje erin dat nog brandde. Een soort plastic knikker. met twee kleine knoopbatterijtjes en een led lampje erin, dat je door het tuutje van de ballon naar binnen kan werken. Vast in het donker gelanceerd als een soort glow-in-the-dark effect. Misschien van een trouwerij? Ik heb het geheel in de vuilniszak weggegooid en toen ik vannacht even wakker werd zag ik het lichtje nog door de vuilniszak heen “glowen”. De andere 50 ballonnen die op dat feestje zijn opgelaten heb ik niet gevonden maar zijn inmiddels waarschijnlijk gezonken naar de bodem van de oceaan, of opgegeten door een walvis of door vogels ingeslikt. Hopelijk was het een leuk feestje!

Het viel me gisteren al op dat er plotseling geen Portugese oorlogsschepen meer zijn. Nul! Alsof ik over een grens ben heen gevaren waarachter ze niet (kunnen) bestaan. Ik zie nog wel de wiertoupetjes, soms zelfs hele grote.

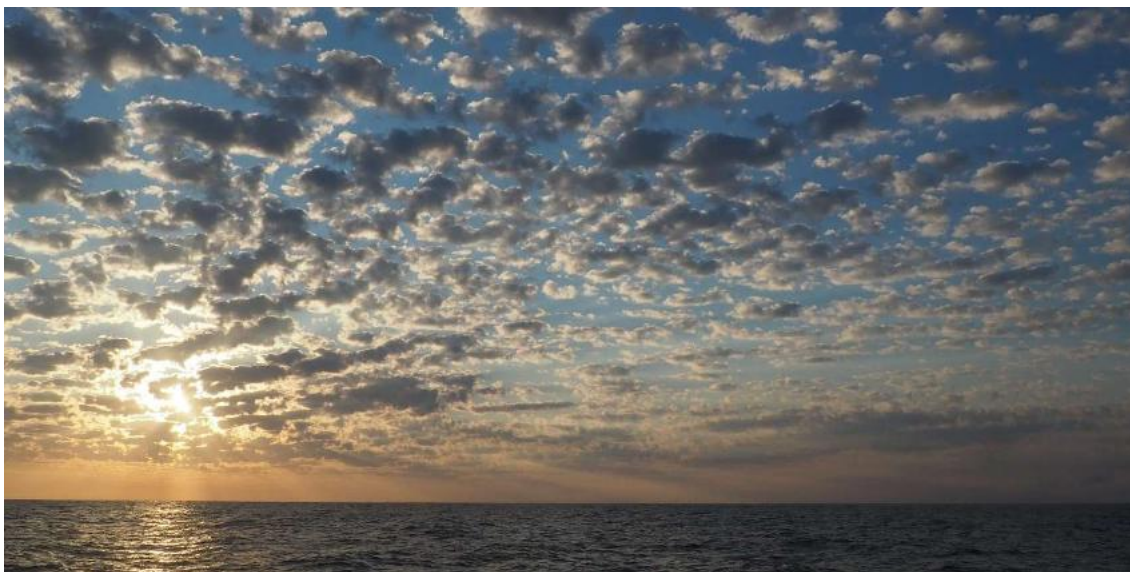
De windberichten van gisteren waren weer totaal anders dan eerder. Met name wat betreft de ligging van de windstilte gebieden. De verwachting van vanochtend leek weer wat meer op die van gisteren.

De stuurautomaat ging gisteren weer gek doen. Het was “tenenkrommend” hoe slecht ie soms stuurde in de meest simpele situaties. Uiteindelijk heb ik gisteravond de tiller-drive (die met de rode streepjes) vervangen door een andere en alle problemen waren opgelost. Ik snap daar niets van want de tiller-drive is in het hele systeem van de stuurautomaat slechts de “uitvoerder”. Hij

doet wat de stuurcomputer hem opdraagt en heeft daarop zelf geen invloed. Maar goed, ik ben vooral blij dat het weer goed functioneert en neem deze "magie" maar op de koop toe.

Gisteravond ook de email naar de marina ook doorgestuurd naar een ander adres dat Beer had doorgegeven. Afwachten of ze daar wel op reageren.

We hebben een prachtige zonsondergang meegemaakt, met name door de bijzondere wolkenformaties. Vervolgens was er gedurende de nacht een prachtige sterrenhemel te zien, ook al waren er wel wat wolken hier en daar. Het goede nieuws is verder dat er vanochtend tegen half 5 wat wind kwam opzetten uit het zuiden. Daarin zijn we heerlijk gaan zeilen met een bulle talie aan de giek. Inmiddels is die wind verder aangewakkerd en varen we met 5 knopen en koers 320°.



Ondertussen volg ik trouw wat de weather routing van Predict Wind zegt, met name omdat de optimale route in alle 6 de weermodellen keurig wordt weergegeven en er in grote lijnen consensus is over de te volgen route. Dus die route volg ik nu ook maar. Vrijwel over de rhumbline (ietsje meer noord) naar New York. Het is nog 290 mijl naar NYC.

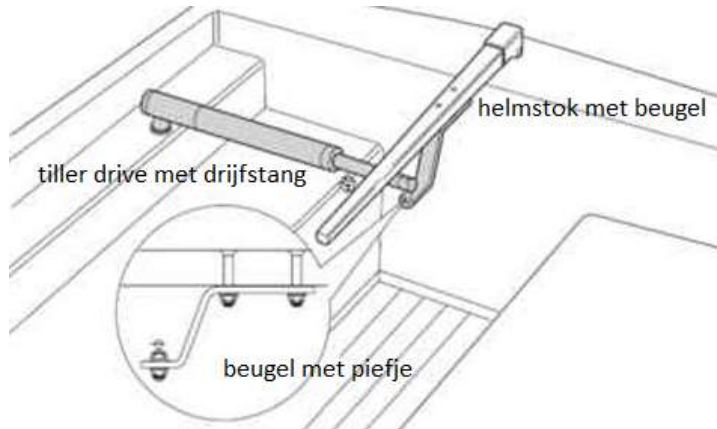
Wo 22 juni 21:00u

In de uren na het vorige bericht nam de wind flink toe tot wel 20 knopen met vlagen ver daar boven. Dit was niet in lijn met de verwachting die 10 tot 15 knopen aangaf. Met vol grootzeil varen we nu behoorlijk overtuigd.

Als eerste brak het zwarte kunststof knopje van de tiller drive, waarmee hij op het piepje zit dat eerder al afbrak en ik heb vervangen door een boutje, dat op zijn beurt weer op de beugel onder de helmstok zit gemonteerd, die vorig jaar afbrak voor de kust van de Orkney eilanden, tijdens mij tocht naar de Faeröer eilanden. Wat kan er eigenlijk allemaal nog meer kapot gaan? Snel de volgende tiller drive in gebruik genomen. Gelukkig heb ik er een paar ... Hopelijk kunnen we in New York wat reparaties uit(laten)voeren. Vervolgens snel rif 3 erin gezet en dat was niet overdreven, want het bleef het grootste deel van de dag stevig doorwaaien. We konden op de ruimewindse koers wel mooie snelheid maken.

Tiller drive

De krachten zijn vrij groot en voor al eindeloos afwisselend. Ik schat elke ~3 seconden een wisseling van de richting van de kracht. Op 1640 uur sturen is dat 2 miljoen trillingen. Vermoeiing ligt op de loer.



De oorspronkelijk aluminium beugel was afgebroken in 2021 bij de Orkney eilanden. Ik heb daar een kopie in RVS laten maken die “nooit” meer stuk kan gaan. Het draaipunt in de kuipbank was eerst een bus die met polyester was vastgezet, maar heb ik gemaakt van een RVS profiel, vastgezet met twee bouten op de kuipbank en heeft het goed gehouden. Het piefje op de beugel brak af op 14 juni tijdens de etappe naar New York en heb ik vervangen door een bout-moer-ringetjes constructie die sterker is dan het piefje ooit was.

Ik heb een groot aantal tiller drives, met als huidige status:

1. Een tiller drive Q049 met een losse drijfstang, die ik vast kan draaien maar toch steeds weer los gaat. Deze heeft in 2020 en 2021 veel en heel goed gefunctioneerd totdat de stang los raakte. Daarna is het altijd een beetje aanmodderen geweest.
2. Een tiller drive Q049 – nieuw gekocht in 2020 als onderdeel van de complete EV100 autopilot set. Op City Island boor ik een gaatje in de drijfstang omdat het kunststof dopje is afgebroken. Eerder was het spietje als losgegaan, waarmee de pin vastzit die in de kuipbank draait. Dit heb ik provisorisch kunnen repareren, maar het is nooit meer helemaal goedgekomen.
3. Een tiller drive met een rode bies die lange tijd goed heeft gefunctioneerd maar op zeker moment “de weg kwijt is geraakt”. Op een gegeven moment zat de drijfstang helemaal vast, maar uiteindelijk heb ik die wel weer los gekregen.
4. Een tiller drive Q049 die het niet doet, waarschijnlijk nooit gedaan heeft. Uiteindelijk is ie “leverancier van onderdelen” geworden.
5. Een dunne tiller drive die niet goed luistert. Leek het aanvankelijk goed te doen, maar reageerde “laks”. Ik heb deze na 3 dagen vervangen en daarna nooit meer gebuikt.
6. Een oude Simrad TP32 – “laatste reserve”. Zat bij de inventaris van de boot toen ik hem kocht. Werkt stand alone, heeft alleen een 12V nodig. Niet gebruikt op deze tocht.

Vanavond pasta met Italiaanse groenteschotel gegeten en zelfs afgewassen. Overigens bleek dat de fles afwasmiddel was leeggelopen in de keuken. Wat een zooitje om op te ruimen! En dat alles in een luid schommelende en hevig surfende BA. De kermis is er doodsaa bij!

We maken goede voortgang. Sinds het vorige bericht (iets meet dan 10 uur) al weer 50 mijl afgelegd. NYC op 240 mijl.

Dag 44 Do 23 juni 11:00u

Appelalarm! Ik heb zojuist de laatste appel opgegeten. Op een boot met die naam is dat vermeldenswaardig. Gelukkig heb ik nog appelmoes (?).

We hebben een kalme nacht achter de rug met afnemende wind. Omdat de wind gisteravond iets is gekrompen, en ZO is, varen we "plat voor de wind". Ik heb daarom een bulle talie gezet en het voorzeil ingerold. Dat maakt het heel relaxed aan boord. Vannacht hadden we weer een mooie sterrenhemel met een prachtig Sinterklaasmaantje.

Nu varen we heel kalmjes over een traject waar de zeebodem binnen 20 mijl stijgt van 2000 meter diepte, naar 100 meter diepte. Op de kaart is te zien dat in die onderwater bergrug diverse diepe inkepingen zitten (lijken wel onderwater fjorden) die als "canyon" worden aangeduid met een naam. Zo is er de "Hydrographer Canyon" en de "Atlantic Canyon".

Het is nog 175 mijl naar NYC, 115 minder dan gisteren zelfde tijd. Het ziet er naar uit dat een aankomst op zaterdag realistisch is. Er liggen nog wat windstiltes op de loer, maar in de laatste verwachtingen zijn die eerbiedig naar het zuiden opgeschoven om ons een vlotte doortocht te bieden. Er zijn nog wel gebieden met heel weinig wind waar we doorheen moeten.

Do 23 juni 21:00u

Vanochtend trok toch nog een bui over ons heen, met wat regen en wat meer wind, maar verder was het mooi weer met genoeg wind. Inmiddels is de wind verder gekrompen naar oost en rond het middaguur hebben we een gijp gemaakt. Nog steeds varen we met een goede snelheid op ons doel af. De op handen zijnde aankomst in New York gaat al een beetje kriebelen, dus ik heb vast het Amerikaans gastenvlaggetje en de Q-vlag in het want gehesen. Op de radio wordt het ook drukker en in de AIS lijst zie ik al weer 14 targets staan, allemaal ver weg op meer dan 30 mijl maar toch een teken. Er zijn ook steeds meer meeuwen om me heen. We naderen land!

Nou hebben we alle problemen met de stuurautomaat gehad dacht ik, maar opeens komt de "buis" (de drijfstang) van de tiller drive los en schiet uit het apparaat. Dat was al eens eerder gebeurd bij deze tiller drive en toen heb ik hem weer vast kunnen draaien. Dat doe ik nu ook weer in de wetenschap dat dit een tijdelijke oplossing zal zijn.

Een uur geleden voer ik over een kleine boei heen. Eerder had ik al 3 van zulke boeien zien liggen (met een antenne van ongeveer een meter en een radarreflector bovenop; waarschijnlijk van vissers) en vond dat al tricky, maar bijna niet te geloven dat ik er op deze grote zee precies tegenaan vaar. Hij stuiterde onder de romp door en sloeg tegen het roer. Hopelijk is er niets erg beschadigd.



We varen over zo'n kleine boei met radarreflector. Hij stuitert onder de romp door ...

Ik zit niet meer in spanning of ik zaterdag aan zal komen. Het probleem is inmiddels dat we in de nacht van vrijdag op zaterdag arriveren en dat is niet handig. Misschien moeten we straks wel een beetje vertragen om dat te voorkomen. Ik denk dat we de Nantucket to Ambrose Traffic Lane (parallel aan Long Island op zo'n 10 tot 20 mijl afstand.) haaks moeten oversteken en dan tussen de Traffic Lane en Long Island richting NYC gaan afzakken.

Dag 45 Vrij 24 juni 6:30u (Eastern Time!)

Ik heb zojuist de grote (IKEA-) scheepsklok verzet (4 uur terug) naar de lokale tijd (EDT = Eastern Daylight saving Time). Vanochtend zag ik dat de tijd op de iPad en iPhone al versprongen was (blijkbaar al een signaaltje ontvangen maar geen idee hoe dat werkt) en aangezien ook in het radio verkeer steeds meer tijden worden genoemd leek het mij handig om nu over te gaan op Eastern Time.

Vannacht tussen 3 en 5 (nog Azoren tijd) zijn we de Traffic Lane overgestoken en nu varen we op een afstand van 12 mijl evenwijdig aan de kustlijn van Long Island. De wind is weggefallen en het is mistig. Maar ondanks dat ik er nog niets van zie merk ik op AIS en radio dat ik in een drukke wereld ben aangekomen. Dat is wel weer even wennen!



Een uur geleden passeerde ik het zeiljacht "Soulmate". Die riep mij op om er zeker van te zijn dat ik hem had gezien (op AIS dan want buiten zie je weinig door de mist), maar ook voor een praatje. Toen hij over mijn reis hoorde zei ie: "Wow, welcome tot he United States!". Dat was al een beetje onderdeel van de aankomst.

Het is nog minder dan 90 mijl en ik ga erop mikken dat ik morgenochtend, bij het krieken van de dag, de haven van NYC binnen loop.

Vrij 24 juni 20:00u

Snel na voorgaand bericht viel de wind volledig weg en besloot ik een uurtje te gaan motoren richting Long Island in de hoop daar een streepje 4G signaal op te vangen op de telefoon. Dat werd één uur en 40 minuten, maar toen was het streepje daar. Op zo'n 5 mijl uit de kust. Precies genoeg signaal voor de KPN om mij welkom te heten in de US en mij over de lokale tarieven te informeren. Die tarieven vielen niet mee, maar gelukkig werd er ook een voordeelbundel aangeboden die ik per sms kon activeren. Dat heb ik gedaan en ik kreeg vrijwel direct de bevestiging dat de bundel daadwerkelijk geactiveerd was. Da's toch een mooie service! Maar die sms communicatie verliep blijkbaar nog via 3G want ik kreeg pas werkende 4G Internet verbinding toen ik nog verder richting de kust was gezeild. Op één á twee streepjes 4G begon alles plotseling te werken. En er kwam een windje opzetten die heel langzaam de mist wegblies.

Ik heb Beer laten weten dat ik online ben door op appjes te reageren, maar nog niet meteen met iedereen geappt. Dat komt morgen wel.

Sinds vanochtend vaar ik onder de kust richting het westen, met mooi zicht op het strand van Long Island, de strandhuizen en de badgasten, en met een wind die langzaam toeneemt. Gelukkig had ik rif 3 nog even laten zitten want de wind neemt zelfs toe tot boven de 20 knopen.



Strandhuizen op Long Island, nog een beetje in de mist.

Er komen opmerkelijk veel vliegtuigjes en helikopters over vliegen, allemaal over zee, parallel aan de kustlijn, net als ik. Het zijn er tientallen gedurende de dag en ze vliegen recht over. Mijn conclusie is dat dit personenverkeer moet zijn van Manhattan naar de Hamptons. The Hamptons is een verzameling van populaire badplaatsen op het oosten van Long Island met veel bijzonder dure buitenhuizen van rijke Amerikanen ("the Waelthy").

En dan heb ik ook een aantal keer dolfijnen gezien, tuimelaars. Ze kwamen niet echt naar de boot maar zwommen op enige afstand voorbij. Meestal zag je alleen de rug, maar een paar keer sprong één wat hoger uit het water. Eén dolfijn, die eigenlijk een walvis had willen zijn, sloeg met zijn staart hard op het water.

Het plan voor morgen is dat ik om 5:00u op een punt ben, op de rand van Lower Bay en net ten noorden van het Ambrose Channel (ik heb een marker gezet), vanaf daar met het laatste restje

stroming mee naar de Verrazano Narrows bridge vaar en vervolgens met wat stroom tegen de laatste 8 mijl naar de marina overbrug (langs het Vrijheidsbeeld en Ellis Island). Volgens mijn nauwgezet bijgehouden administratie heb ik nog een voorraad diesel om 26 uur op te motoren. Dat moet genoeg zijn, hoewel de motor nodig zal zijn want er is complete windstilte voorspeld. Hopelijk is er geen mist zoals vanochtend.

De uitdaging wordt dus om op het afgesproken tijdstip op het gemarkeerde punt te zijn. We zijn nu naar dat punt onderweg, het is nog 14 mijl van ons verwijderd. We zullen vannacht een beetje heen-en-weer varen tot morgenochtend 5u. Alleen gaat de wind wel naar het westen draaien en afnemen naar nul. Maar eens kijken hoe dat gaat lopen en of het dan ook nog mogelijk is om een paar uur slaap te pakken. Ik heb afgelopen nacht ook al niet bijster veel geslapen.



Mijn eerste zicht op Manhattan, 's avonds bij zonsondergang, kijkend over Long Island heen.

Dag 46 Za 25 juni 5:20u

Op de marker! Mijn klok blijkt 20 minuten achter te lopen. Er is geen wind, maar ook geen mist. We varen de Lower Bay in, direct aan de rand van het Ambrose Channel. <ik zeil zo New York harbor in>



Zo vaar ik New York Bay binnen ("Upper Bay") met, net links van de voorstag, het vrijheidsbeeld.

Dag 48 Ma 27 juni 15:30u

Ik zit hier in Chelsea, Manhattan, in Hudson St in het "Bus Stop Café". Heb net een Chef's Salad op en geniet van m'n tweede IPA biertje. Ik ben hier beland na een gigantische hoosbui en daaropvolgende regen. Vanochtend ben ik met BA verhuisd van Liberty Landing Marina naar Chelsea Pier Marina. Het is alweer m'n derde dag in NYC. Voor morgen en overmorgen heb ik net op de telefoon, via de app "Dockwa", een ligplaats gereserveerd in "ONE°15 Brooklyn Marina".

De laatste nacht op zee was inderdaad nogal onrustig en ik heb weinig kunnen slapen. Het is vooral ontzettend lawaaiig op de radio (Coast Gard actions en vrachtschepen onderling), maar ook gewoon heel druk op het water, veel vrachtschepen die gingen ankeren of juist vertrekken net ten noorden van de Traffic Lane. Bovendien moest ik door de westen wind kruisen als ik in die richting ging tijdens mijn heen-en-weer varen.

Zaterdagochtend vaar ik volgens plan New York harbor in, via het Ambrose Channel richting de Verrazano Narrows bridge. Om 7:00u heb ik nog een video gesprek met Michiel. Ze vieren Vaderdag, eerst op een terras van het Bonte Paard in Laren, daarna bij hem thuis in Bussum. Ziet er gezellig uit daar! Heel toevallig dat we contact krijgen, precies op het moment dat ik New York binnen vaar. En wonderlijk om zo ineens die wereld in te worden gezogen via een video verbinding.

Ik heb ook sms contact gehad met Beer, die net op bezoek gaat bij Hans, waarop ik wat foto's deel die ze aan hem kan laten zien. Kort daarna krijg ik foto's terug van Hans en Beer op een terras aan het Spaarne. En zo voer ik het gekkenhuis van New York harbor in ... met een prachtig uitzicht op Manhattan, financial center. Recht op het vrijheidsbeeld af. Wat een belevenis! Het was windstil, dus we voeren op de motor, en een beetje heilig, dus geen scherp zicht, maar wat maakt het uit. Dit was wat het was en zo moest het zijn! Selfies gemaakt voor het vrijheidsbeeld om met Jan en Alleman te delen. Uiteindelijk ook nog met de drone gevlogen, niet uitgebreid maar gewoon even omhoog, wat panoramabeelden gemaakt, en weer omlaag. Ook omdat er een politieboot lag en ik niet wist of vliegen met een drone überhaupt wel was toegestaan daar. Helikopters vlogen ook af en aan, en heel erg laag. Er was een jetski wedstrijd gaande waaraan ruim honderd jetski's deelnamen. Een geweldig gekrioel (en lawaai) ronde de boot en het vrijheidsbeeld. Dan varen de rondvaartboten ook nog eens af en aan, met grote snelheid mag ik wel zeggen. En er was natuurlijk een behoorlijk aantal zeiljachten en motorboten aanwezig. Kortom: totale gekte en een groter contrast met mijn 3 weken in isolatie op zee is nauwelijks denkbaar.

Daarna ben ik langs Ellis Island gevaren naar Liberty Landing Marina. Ook daar was het heel druk. Eerst getankt en contact gezocht met de havenmeesters (mijn email(s) hadden ze niet gezien), toen door naar mijn ligplaats D28. Wow, ik was geland! Rond 12:00u.

Mijn Amerikaanse buurman aan de steiger heeft me geholpen om drinkwater in te nemen en ik mocht zijn stroomkabel lenen voor de walstroomaansluiting. En hij gaf me de tip om de app "Dockwa" te gebruiken voor het reserveren van een ligplaats in de komende tijd. Ik ben 's middags bier gaan drinken met een borrelhap om mijn aankomst te vieren. Er was zelfs een vuurwerkshow (voor mij?). Vroeg in de avond de CBP (Customs and Border Protection) gebeld voor de inklaringsprocedure maar kreeg geen contact, toen een bericht gestuurd waarop ik pas later op de avond een antwoord kreeg: ik moest me onmiddellijk melden bij de Cruise Terminal in Bayonne. Maar op dat moment zat ik net in Surf City een hamburger te eten en daarna was het te laat. Ik besloot pas laat op de avond te reageren ("I just saw your message") en dit bezoek uit te stellen tot de volgende dag. Tussen 22:00u en middernacht heb ik nog de "laundry" gedaan (toen waren er pas machines vrij) en daarna ben ik gaan slapen.



In Liberty Landing Marina, met links BA, op de voorgrond rechts de motorboot Tinn en op de achtergrond Jersey City.

Ik heb goed geslapen, maar niet zo lang. Deze ochtend was mijn missie om naar de CBP te gaan in de Cruise Terminal in Bayonne. Bijna een uur in de taxi. De eerste taxi die me kwam oppikken had panne en kon niet weggrijden, de tweede kwam me een half uurtje later alsnog ophalen. In de cruise terminal was het hectisch maar de procedure liep soepel. Het was een aardige man die me inklaarde en mijn visum was prima in orde. Het ging wel iets te makkelijk dus ik vroeg nog “of dit alles was”. Hij mompelde iets over een ander kantoor waar ik ook nog heen kon, maar het klonk “optioneel” dus ik besloot dit te laten voor wat het was.

Eénmaal terug in de boot hoorde ik ineens iemand luid “Goedemorgen!” roepen. Het bleek uit een boot achter me te komen. Het waren Huib en Lisbeth uit Veere, met hun motorjacht “Tinn”. Ik ben bij hen op de koffie geweest. Ze hadden “Tinn” op een vrachtschip naar Florida laten vervoeren en waren nu bezig een grote tocht door de US te maken. Door binnenwateren langs de kust naar NYC, via de Hudson naar de Great Lakes, en dan (als ze nog zin hadden) via de rivieren (Missouri en Mississippi) weer naar het zuiden. Steeds in kleine etappes van een week of zes en tussendoor weer terug naar Nederland. 's-Middags ben ik om de haven heen gelopen naar Jersey City en vandaar met de ferry naar Manhattan, het Financial District. Daar de toerist uitgehangen (in de “dandy kleren” die ik voor dit doel van mijn vrienden had gekregen op mijn verjaardag, vlak voor vertrek) 9/11 memorial en museum bezocht, stuk pizza gegeten bij de beroemde Joe’s Pizza (“The Best of New York”), langs de Battery gelopen, etc. Prachtig overigens hoe de oude kades zijn opgeknapt en hoe leuk het daar wandelen is.



The battery

Na de oversteek weer terug op de boot werd ik nog bezocht door Lisbeth. Ze wilde wat foto's maken voor hun Polarsteps-verslag (ik heb een kaartje meegekregen van Huib). Weer gegeten in Surf City. Slapen ging maar moeizaam (last van boat-leg?). Vanochtend kwam ik erachter dat de marina die ik voor de volgende 2 nachten op het oog had (79th Street Boat Basin) voor de komende 2 jaar gesloten is wegens renovatie werkzaamheden. Toen bedacht ik dat ik dat naar Chelsea Pier Marina kon gaan, maar wegens de extreem hoge prijs per nacht daar (>\$220) maar voor één nacht. Ik kwam voor vertrek nog in gesprek met Patrick van der Zijden, die als (professioneel) co-schipper meevoer op één van de schepen van de Clipper Round the World Race. De hele vloot lag in de haven tijdens mijn verblijf. Hij komt oorspronkelijk uit Vogelenzang, maar woont nu met zijn gezin in de Algarve, Portugal. Hij is professioneel bezig met watersport in al zijn facetten: Clipper Race, ARC, Jachten overzeilen, Dolphin Watching, Kite Surfen, etc. Ik had in de haven net nog Drone opnames gemaakt (gewoon even omhoog, wat panoramabeelden gemaakt, en weer omlaag) en hij vertelde mij dat met een drone vliegen eigenlijk niet mocht hier maar dat ze wel graag mijn beelden wilden overnemen. Dus die hebben ze nog gekopieerd.

Nog 2x 20 liter in Jerrycans getankt en toen vertrokken richting Chelsea Piers. Daar lig ik naast een driving-range. Continu hoor je dat typische "pok" geluid van een bal die wordt afgeslagen. In 2 lagen staan ze daar af te slaan. De range is helemaal met netten omgeven. Als souvenir heb ik een balletje meegenomen die onder het net was door geglipt. Tijdens mijn wandeling door de (mooie) wijk Chelsea ben ik dus in "Bus Stop Café" terecht gekomen.



Chelsea Piers Marina, naast de driving range

Dag 49 Di 28 juni 18:00u

Gisteravond heb ik nog een flink rondje door Chelsea gelopen en uiteindelijk heb ik ergens (op de stoep) een bord spaghetti met 2 glazen rode wijn genuttigd. Cappuccino toe. Het slapen ging weer moeizaam maar uiteindelijk toch bijna 5 uur bij elkaar gesprokkeld.

Vanochtend vroeg op stap, op zoek naar ansicht kaarten (voor mijn vriend Rob Visser, van Boat Services Visser uit de haven van IJmuiden), maar het is alsof die niet meer bestaan. Nog wel

ergens leuk koffie gedronken met een broodje ("If you feel depresso, take a coffee at Madness espresso"), en langs een supermarktje gegaan voor wat kleine boodschappen. Nog een paar keer verkeerd gelopen en daardoor was het bij elkaar best heel ver lopen. Vervolgens nog met Hans gebeld (toevallig was Beer net op bezoek) en nog met de drone gevlogen (op en neer).

Daarna ben ik vertrokken voor een cruise over de Hudson, eigenlijk moet ik "North-River" zeggen (de Nederlanders gaven er de naam "Noord Rivier" aan en in scheepvaartkringen wordt het deel van de Hudson dat langs Manhattan loopt nog steeds aangeduid als "the North River"). Even leuk gezeild maar toen viel de wind weg. Dan maar op de motor verder naar "ONE°15 Brooklyn Marina". Daar werd ik heel hartelijk ontvangen door de havenmeester en nu liggen we op een prachtige plek, met de skyline van Manhattan groots zichtbaar direct achter de haveningang.



Foto 1: Ligplaats in ONE°15 Brooklyn Marina

Vervolgens heb ik een biertje gedronken (eigenlijk twee) op een terras bij de haven met heerlijke huisgemaakte guacamole en huisgemaakte tortilla chips. Daarna met de drone de haven en omgeving vastgelegd en even Brooklyn ingewandeld. Langs een hele grote boekhandel gegaan (nieuw notitieboek voor het verslag van de tweede helft en een geschiedenisboek over de Civil War gekocht) en op de terugweg wat boodschappen in een kleine supermarkt gedaan. Nu zit ik, vlak bij de haven op een bankje in de schaduw (het is bloody hot) dit verslag te schrijven.

Net als de kades aan de Hudson (North River) op Manhattan, zijn ook de kades hier (de voormalige Piers) heel succesvol herontwikkeld voor recreatiedoeleinden en zijn het nu sportvelden; speelplaatsen; parken/ wandelgebieden met picknick tafels en een marina. Ik ga zo eten in een restaurant dat is gelieerd aan de marina, niet meer op stap dus.

Donderdag heel vroeg keert de stroming hier voor de haven en ga ik via de East River naar de Long Island Sound, "achter" Long Island.

Dag 50 Wo 29 juni 17:30u

Ik ben 7 weken geleden uit IJmuiden vertrokken. Wat ongeloofelijk lang geleden eigenlijk! Maar ik voel me nog goed. Het contact met Beer loopt ook goed, er is geen reden tot zorg. Q en K hebben blijkbaar niet zo'n zin om direct met me te communiceren, maar lezen de berichten wel graag mee en leven ook mee. Beer gaf aan dat mijn fotoverslag van New York in goede aarde was gevallen en dat is fijn om te horen. Foto's sturen is makkelijk genoeg (zolang er een 4G verbinding is).

Naast mij in de haven liggen "Val" en zijn vrouw in een Hanse 320. We maken een praatje en binnen no-time weet ik dat ze beide van Russische komaf zijn (geboren in Moskou en St.Petersburg) maar elkaar eindjaren tachtig in de US hebben leren kennen. Nu zijn ze Amerikaanser dan de geboren Amerikanen. Ongevraagd doen ze mij allerlei tips aan de hand, waarvan ik de meeste, vriendelijk knikkend, direct weer vergeet. Een paar tips, aanraders en afraders over havens, onthoud ik. Ze zijn heel vriendelijk: ik kreeg hun telefoonnummer voor het geval ik hulp nodig heb. Maar ze vertrekken gedurende de dag alweer. Ik neem afscheid en wandel richting Brooklyn Park.

Ik zie veel mensen op een City Bike fietsen en omdat de afstanden toch wel groot zijn bekijk ik of ik er ook één kan huren. Dat gaat makkelijk genoeg en een half uur later fiets ik al over de Manhattan Bridge richting Manhattan. Daar geniet ik de lunch in China Town om terug te keren naar Brooklyn via de Brooklyn Bridge. Daar heb ik de fiets weer "ingeleverd" en vanaf dat punt ben ik terug gewandeld over de Brooklyn Height Promenade. Dat was een prachtige excursie!

Terug op de boot zet ik eerst de parasol op in de kuip, stevig vastgezet met de spanbanden. Het is inmiddels ruim over de 30°C en in de volle zon is het niet uit te houden in de kuip. Via Dockwa boek ik voor mijn trip over de Long Island Sound als eerste stop een mooring bij de City Island Yacht Club, Post Washington ga ik waarschijnlijk overslaan. Bij de supermarkt om de hoek haal ik (koude) plakken watermeloen en bruisend mineraal water met citroen. Vanavond ga ik nog wat kopen voor morgen. Tenslotte drink ik nog een biertje (2) met Chips& guacamole op het terras.

Morgenvroeg vertrekken we dus om 7:30u, om via de East River langs Manhattan te varen naar Hell Gate. Dat moet een soort pretpark belevenis worden, want de stroming is zeer krachtig en op diverse plaatsen ook gevaarlijk. Hell Gate heeft zijn naam niet voor niets gekregen. De tocht moet morgen eindigen op City Island. Ik heb er zin in, dat is weer een hele andere omgeving. Minder massa toerisme en meer watersport. Misschien is er zelfs een goede zeilmaker op City Island!

Dag 52 Vrij 1 juli 11:30u

De tocht over de East River, gisteren tussen 7:30 en 11:00u, verliep soepel en was een geweldige belevenis. Fantastisch om met grote vaart (4,5 knoop op de motor + 2 tot 5 knopen stroming) langs de oostkant van Manhattan te varen, eerst onder de Brooklyn Bridge en Manhattan Bridge door (de dag ervoor fietste ik er nog overheen), dan onder de Williams Bridge door en een eind verderop zorgen dat we langs de goede kant van Roosevelt Island gaan (aan de "verkeerde kant" zijn lage bruggen), onder Ed Koch Queensboro Bridge door, verder naar naar Hell Gate (inderdaad verraderlijke draaikolken en scherpe stromingsstreden). Daar splitst de Harlem River zich af en gingen wij rechts, onder de Robert F. Kennedy Bridge door richting Long Island Sound. Eerst nog langs Rikers Island en La Guardia Airport en dan na nog twee bruggen richting City Island. In de buurt van City Island hebben we nog een ommetje gevaren, langs Hart Island, om wat rond te kijken en om 12:00u lagen we aan de mooring van City Island Yacht Club (mooring D4).

Een half uur later roep ik de pickup service op en op word ik aan land gebracht. De "club" zelf was nogal doods, weinig clubleven, dus direct gevraagd naar een "sailmaker". Ik werd verwezen naar

Doyle (een bekende merknaam als het om zeilen gaat) een mijl of zo verderop. Het vinden van Doyle was nog een kunst op zich (mijn Internet verbinding werkte niet, het bedrijf was slecht aangegeven en niemand kon mij adequaat de weg wijzen ...) dus ik ondernam bij temperaturen ver boven de 30° een veel te lange voettocht, maar uiteindelijk ben ik aangekomen. Aldaar heb ik alles uitgelegd aan Paul, de bedrijfsleider, en vooral toen hij erachter kwam dat ik, alleen in een Sigma 33, de hele Atlantische Oceaan over was gestoken kreeg ik alle goodwill en medewerking. Hij zou er persoonlijk voor zorgen dat het goed kwam en het zeil de volgende ochtend klaar zou zijn. Hij moest toch naar de bank dus hij kon mij afzetten bij de Yacht Club (was hij vroeger ook lid van geweest) zodat ik met de pickup service het zeil uit de boot kon halen terwijl hij bij de bank was. Op de terugweg kon hij het zeil dan meteen meenemen, ze gingen er direct mee aan de slag, en morgen einde ochtend kon ik het, gerepareerd en wel, weer ophalen. Hij zal bellen als zeil klaar is. Wow! Dat voelde goed. Ben meteen maar een biertje op een (overdekt) terras gaan drinken om het te vieren.



Doyle Sailmakers

Op aanraden van mijn nieuwe vriend Paul heb ik 's avonds gegeten in de Black Whale in de hoofdstraat van City Island. Uiteindelijk 's avonds laat in het donker in de kuip nog nagenoten van een glaasje wijn.

Dat was allemaal gisteren. Vanochtend kreeg ik het ineens op mijn heupen om meer dingen te doen. Ik heb met Hans van der Heide gemaild, de vorige eigenaar van BA (toen nog "Andromeda II"), appjes gestuurd naar Frank en Pamela (collega's van Autodesk, inmiddels "ex") en Madeleine, Roeland & Anemieke. Om de gewichtsverdeling in de boot te verbeteren heb ik de rubberboot verplaatst uit de voorpiek naar de hondekooi. Ik heb de zeilen laten drogen, gastankjes gewisseld/vastgezet, boot leeg gesponsd. En ik heb de tiller-drive waarvan het zwarte dopje kapot was gegaan meegenomen aan wal, naar een werkplaats die ik onder het clubhuis had gezien, waar een (hele oude) kolomboor machine stond, waarmee ik een gat in de RVS drijfstang heb geboord (ik had zelf een goede metaalboor; kon na enig puzzelwerk de boormachine in een lage

versnelling zetten). Het boutje op de beugel onder de helmstok past hier precies in. Top! Deze tiller-drive kan weer worden gebuikt en is sterker dan eerst.



Oude rommelige werkplaats onder het clubhuis, maar wel met een kolomboor.

Nu zit ik in Ray's Place (binnen onder de ventilator) koffie te drinken en te bedenken: "What's next?". Ik heb nog niets van Paul (Doyle Sailmakers) gehoord maar zal vanmiddag zelf bellen en/of direct langsgaan. Verder moet ik besluiten waar ik de komende dagen naartoe zal gaan en de havens boeken. Ik denk dat de route wordt: Oyster Bay; Port Jefferson; New London; Block Island en dan door naar New Port. De eerste 3 voor één nacht, Block Island voor 2 nachten (als het tenminste lukt om een mooring te veroveren, het schijn heel erg druk te zijn). Krijg nu net live (12:01u) het bericht dat mijn zeil klaar is en opgehaald kan worden. Daar moet ik eerst maar even langs.



De route wordt uiteindelijk: NYC, City Island, Oyster Bay, Port Jefferson, Branford, Old Saybrook, New London.

Vrij 1 juli 14:30u

Het zeil is gerepareerd en het ziet er op het eerste gezicht goed uit. Het kostte een smak geld natuurlijk, maar ja ... Paul is er niet en ik sjouw het zeil zelf terug naar de boot. Gelukkig is het net iets minder heet dan gisteren. Morgen ga ik er hopelijk mee zeilen. Nu heb ik het gehesen en opgerold, klaar voor gebruik. Ik had koud fruit gekocht (blokjes meloen en ananas) en zit een beetje te relaxen in de kuip. Heerlijk! Er zijn wolken gekomen en wat wind, maar het blijft broeierig.

Vrij 1 juli 18:30u

Ik ga eten in het clubhuis van de CIYC (City Island Yacht Club). Als gast ben je daar welkom. Het is koel op de veranda, er is schaduw en wind. Net Huib en Lisbeth gemaaild (van motorjacht "Tinn", uit Liberty Landing Marina). Dat had ik beloofd. Mijn reservering van een mooring in Oyster Bay is bevestigd. Het werkt erg handig via de app "Dockwa". De reservering voor overmorgen in Port Jefferson (ook een mooring) is nog "pending". De komende dagen staat 2x een trip van 25 mijl op het programma, de trip naar New London is vervolgens 50 mijl. Vroeg op dus. Ik ben blij met het gerepareerde zeil en de gefikste tiller drive. Morgen ga ik ze allebei proberen.



Vanaf de mooring van CIYC, met rechts, half achter de bomen, het clubhuis en de steiger met, in het midden, het kleine witte hokje waarin de "launch service medewerker" (het is een soort studentenbaan) zit te wachten op een oproep.

Ik word weer opgehaald en naar de kant gebracht. "Launch Service" noemen ze de pickup. Het is een vrij grote sloep die speciaal voor het doel is uitgerust met een soort "zij-instap" (trapje aan de zijkant). Er zit continu iemand in een hokje op de wal te wachten, totdat iemand hem oproept.

Niemand eet bij de CIYC deze avond. Alleen buiten op de veranda al is gedekt voor 32 gasten, maar naast mijn tafel met alleen mij, is er slecht één andere tafel met 4 gasten waaraan gegeten wordt. Binnen ook een compleet lege ruimte. Ik snap niet hoe ze het menu in de lucht houden ... ik eet Franse Kip en het smaakte me bijzonder goed. Er is alleen geen aanspraak.

Dag 53 Za 2 juli 15:30u

Inmiddels lig ik aan een mooring in Oyster Bay en ben ik aangeland op het terras van havenrestaurant Cooper Bluff. Het was bij aankomst even zoeken naar mijn mooring CA3, in deze baai waar, verspreid in een paar velden, meer dan 100 moorings liggen. De dame op de radio was

zeer onduidelijk over de positie, maar met hulp van de Launch Service boot heb ik het toch kunnen vinden. Mooi systeem met een antenne (lange spriet) op een boei die je zo kan oppikken, met twee meerlijnen eraan die je vervolgens zo om de kikkers op het voorschip kan leggen. Geen pikhaak of eigen lijnen nodig. Zelfs in m'n eentje gaat het makkelijk. Vervolgens roep je de launch service op en die brengt je naar de kant. Dat is inbegrepen, ze varen af en aan. Het zijn standaard, snel varende, sloepachtige schepen met een soort trapje aan de zijkant voor eenvoudige overstap. Het zijn hier dezelfde boten als op City Island (CIYC). Op de radio roep je (VHF 71): "Oyster Bay Marine Center, this is Big Apple for a pick up, I am at CA3" en 2 minuten later komt de Launch Service Boat langs en stap je over.



Typische Launch Service Boat

Op het terras net een zeer stevige bui over gekregen, biertje gedronken, nu eens kijken in het dorp hierachter. Karlijn is "over" van de HAVO/ VWO brugklas naar 2 VWO en appt mij een reeks mooie cijfers. Goed gedaan Karlijn!

Dag 55 Ma 4 juli 18:00u

Ik ben net neergestreken bij Archie Moore's bar & restaurant in het centrum van Branford. Vanaf de Branford Yacht Club, waar BA ligt, was het ruim 30 minuten lopen hiernaartoe (in de hitte). In de Yacht Club was waren de bar en het restaurant gesloten, omdat de "members" massaal naar evenementen elders waren vertrokken en het te duur was om een bartender in te huren voor zo weinig resterende klanten. Ja, het is de 4th of July, maar dat wordt blijkbaar vooral "elders" gevierd, niet hier.

Geen klachten overigens. De Yacht Club is mooi gelegen aan de rivier. De mensen zijn aardig. Ik ben vriendelijk ontvangen door een dockmaster met de naam "Skip". Ik heb gedoucht en vervolgens in een deckchair op een heuvel naast de haven een (eigen) biertje gedronken met een mooi uitzicht over de haven en de rivier. Ik weet zeker dat er hier bij Archie ook weer goed voor me gezorgd gaat worden.

Gisteren was ik in Port Jefferson, aan een mooring (PJL503). Weer was de launch service perfect. Weer hetzelfde concept, blijkbaar de standaard hier. Port Jef was op zich een leuk dorpje, waar ik wat boodschappen kon doen. Er was een "Local Brewery" met live muziek waar ik wat speciaal biertjes heb gedronken en ik heb er een "sandwich" gegeten. De tocht hiernaartoe was er één, net als gisteren, met weinig wind. Dat werd half zeilen, half motoren.

Tijdens mijn wandeling hiernaartoe kwam ik langs een kleine supermarkt. Als die straks nog open is ga ik er op de weg terug wat boodschappen doen. Ik kom erachter dat houdbare melk (Long Life Milk) heel moeilijk te verkrijgen is in de US. Dat is een streep door een deel van mijn dieet, want verse melk kan ik niet lang goed houden aan boord. Verder ben ik alvast wat flessenwater naar de boot aan het sjouwen ter aanvulling van de drinkwatervoorraad.

Dag 57 Wo 6 juli 10:00u

Er zijn acht weken verstreken sinds mijn vertrek uit IJmuiden. Ik ben nog nooit zo lang van huis geweest! Ik ben dan ook druk bezig met het plannen en voorbereiden van de terugreis. Ik denk dat ik vrijdag of zaterdag ga vertrekken. Zo ga ik nog een beetje water tanken en de diesel voorraad (alvast) wat aanvullen.

Gisteren ben ik van Branford naar Saybrook Point Marina verhuisd, 22 mijl helemaal op de motor. Pas toen ik aankwam begon het te waaien. Deze marina is eigenlijk iets te luxe voor mij, maar de naastgelegen marina heeft mijn "reservation request" afgewezen met als reden dat ze bang waren dat ik te diep steek voor hun haven. Als ik nu over die andere marina uitkijk zie ik inderdaad geen enkele mast, alleen maar motorboten dus. In "mijn" marina zijn zo'n 5 zeiljachten, ook een gering aantal. Amerikanen houden van motorboten!

Ik kan hier, in het hotel dat bij de haven hoort (of is het andersom?), een fiets lenen met een mandje voorop, dus ik heb gisteren boodschappen gedaan in het dorp, o.a. meer water maar ook weer een paar blikken ter aanvulling van de bestaande voorraad. Later ben ik naar de watersportwinkel West Marine gegaan (30 minuten fietsen), een super grote en goed gesorteerde watersportwinkel, waar ik een extra jerrycan heb gekocht, anti-slip patches (voor rond de mast) en een paar zekeringen. Een nieuw dieselfilter was lastiger, hoewel ze erg hun best hebben gedaan om het type Bosch filter dat ik nodig had te "cross referencen" met een ander, lokaal verkrijgbaar merk. Dan maar niet. Ik ga wel het eerste dieselfilter en het oliefilter vervangen. Mooie klus voor de volgende stop.



Op een geleende fiets (links voor) naar Walt's.

Vanochtend heb ik eerst gezwommen in het kleine zwembadje bij de haven en toen gedoucht. Toen ben ik nogmaals op de fiets op- en neer gegaan naar “Walt’s” om meer boodschappen te doen, o.a. appels en nog meer water. Nu drink ik even een kopje koffie in de haven, tussen de ontbijtende hotelgasten.

Straks nog een beetje water in de tank aanvullen en naar de “fuel pump”. Hopen dat ze mijn jerrycans kunnen vullen. Ze zijn hier bij de “fuel pumps” meer gericht op grote motorjachten die honderden liters diesel bunkeren en soms zijn de vulslangen simpelweg te groot voor mijn miezerige jerrycans, die hier overigens “jugs” worden genoemd.

Daarna ga ik de tocht naar New London aanvaarden, hoewel ik net op Dockwa zie dat mijn reserveringsaanvraag declined is. “We are full” is het antwoord na meer dan een dag. Dan flux een andere haven in New London geprobeerd: “request is pending”.

Wo 6 juli 19:30u

De andere haven, “Crocker’s Boatyard”, heeft de reservering bevestigd en blijkt achteraf ook de betere keuze te zijn. Het was een mooi tochtje hiernaartoe, bijna alles gezeild op de CCzero zonder grootzeil. Toen het te hard ging waaien heb ik de CCzero ingeruild voor de werkfok. De reparatie lijkt vooralsnog heel degelijk te zijn uitgevoerd, maar ik moet nu wel zuinig zijn op het grote voorzeil.

De jachthaven ligt in het centrum van New London, net achter een spoorbrug. Toen ik aankwam hoorde ik op marifoonkanaal van de brug (VHF13) dat ie open was, een jacht op zo’n 5 minuten voor mij vroeg de brugwachter hem nog even open te houden zodat hij er ook doorheen kon. Dat heb ik toen ook gevraagd. Dat kon nog net voordat de volgende trein eraan kwam. “Full throttle” ben ik door de brug gevaren en om ongeveer 4:30u legde ik aan op een tijdelijke plek. Geholpen door 2 enthousiaste “deck-hands” uit de haven ben ik op de juiste ligplaats aangemeerd. Vervolgens heb ik eerst een duik in het zwembad genomen (jaja, er was alweer een klein zwembadje) en heb ik gedoucht. Daarna heb ik de walstroom aangesloten (pas de tweede keer maar toch fijn dat mijn acculader ook 110-120V aankan) en meteen het koelelement in het koelvak aangezet op maximale capaciteit.



De spoorbrug in New London die de Shaw Cove, met daar in Crocker's Boatyard, afsluit van de Thames River.

En nu zit ik op het terras van restaurant “The Blue Duck” met een prachtig uitzicht over de Thames rivier (jaja) die hier door New London stroomt. In de riviermonding wordt druk gezeild in

open bootjes. Eén van de opgaven voor morgenochtend wordt om houdbare melk te scoren. Volgens PJ heet dat hier UHT-milk (pasteurized op een Ultra High Temperature).

Dag 59 Vrij 8 juli 7:15u

Gisterochtend vroeg ben ik met een Uber-taxi op en neer geweest naar een Walmart Supercenter. Voor het eerst dat ik zelf een rit met Uber aanvraag en ik moet zeggen dat het perfect werkte. Bovendien waren de bestuurders erg aardig en open voor een praatje. Deze ritjes waren het enige dat goedkoop was tijdens mijn bezoek aan de US. Bij Walmart heb ik de complete voorraad aan UHT melk opgekocht (4 liter volle- en 5 liter halfvolle melk). Dit kostte dan weer een kapitaal (ruim \$3 per liter) maar ik was blij dat het er was. Daarnaast heb ik een grote hoeveelheid “overige boodschappen” gedaan, zoveel ik maar mee terug kon vervoeren.

Terug in de haven ben ik aan de slag gegaan met het vervangen van diesel- (2x) en oliefilters. Het havenbedrijf is ook Volvo Penta dealer en trok zo de gevraagde filters uit het magazijn. Vervanging ging redelijk soepel en ook het ontlichten van de motor ging een stuk beter dan vlak voor vertrek uit Nederland, en al te veel diesel in de boot te morsen (oefening baart kunst).

Daarna nog wat laatste shopping gedaan, wat bier en cola, en toch nog een Jug gekocht voor 5 gallon diesel die ik zo bij het plaatselijke tankstation kon kopen. Als ik die ook gevuld meeneem heb ik bij vertrek in totaal 180 liter diesel aan boord bij, 40 meer dan op de heenreis.

Ik heb gisteren ook nog met de CBP (Customs and Border Protection) gebeld in New York (dat nummer had ik bij aankomst gebruikt). Ik vroeg me af hoe de Check-out procedure in z’n werk zou gaan. Ik had werkelijk geen idee van de procedures (en was het ook bijna helemaal vergeten). Nou ja, dat had ik misschien beter helemaal niet kunnen doen, want de man aan de lijn kwam er binnen een paar vragen achter dat ik bij aankomst niet de complete procedure had doorlopen. Ik was zelf wel netjes door de douane gekomen, maar BA was nooit ingeklaard en ik had geen vaarvergunning gekocht. Daarvoor had ik nog een ander kantoor in New York moeten bezoeken. Op mijn respons dat ik steeds gevraagd had naar de procedure (net als nu in dit gesprek) en meende alles te hebben opgevolgd antwoordde de man op zeer autoritaire toon dat het mijn verantwoordelijkheid was om er zorg voor te dragen dat ik alle procedures netje volgde (achteraf gezien had ik in NYC misschien ook wel meer moeten doorvragen). BA was nu niet legaal in de US en ik moest onmiddellijk naar het kantoor in Elisabeth street komen om dit alles recht te zetten en kon dan verwachten dat ik ook nog een “fine” kreeg. De man was duidelijk gewend te denken in “regels zijn regels” en wond zich merkbaar op over iemand als ik, die er zo luchtig over deed. Hij moest pas echt naar adem happen toen hij er achter kwam dat ik helemaal niet meer in New York was, maar in New London. Dat is Connecticut, ook nog een andere staat! “But that’s an other jurisdiction!” riep de man in ontzetting uit. Maar dat betekende tevens dat hij er niet over ging en dat ik onmiddellijk contact moest opnemen met het kantoor in New Haven waarvan hij het telefoonnummer doorgaf. Ik mompelde dat ik zou kijken of ik daar contact kon krijgen De verbinding was al slecht maar toen hij mijn naam en telefoonnummer wilde noteren ging er van alles mis en, door mij verder in de hand gewerkt, werd de verbinding plotseling verbroken ... Dat leek me beter. New Haven was een heel stuk reizen vanaf hier, bovendien was ik de stad al gepasseerd dus zou ik terug moeten, dat paste heel slecht in mijn plannen ...

Ik had gistermiddag ook nog een uitgebreid gesprek met Gregory, eigenaar van een klassiek historisch jacht(je) dat naast me ligt. Gregory is zeer vereerd met mijn belangstelling voor zijn boot en vertelt honderd uit. Zijn grootouders komen uit Oekraïne (omgeving Odessa) en Gregory zelf heeft een tijd in Duitsland gewoond. Hij is één van de weinige Amerikanen die meteen de vlag achter op BA herkent als de Nederlandse vlag (de meesten hebben geen idee of raden dat het de Franse vlag is). Ook wil hij graag horen hoe het mij op de terugreis vergaat en geeft mij zijn kaartje met email adres.

Gisteravond heb ik gegeten bij Captain Scott's, een razend populaire eetgelegenheid aan de overkant van de haven (Lobster Dock) waar seafood wordt verkocht ("best in town" oordelen ze over zichzelf). Het blijkt een veredelde snack gelegenheid te zijn, waar je "Fisch&Chips", "Fried Shrimps" en "Lobster Roll" kan bestellen bij een loket en later kan ophalen bij een naastgelegen loket als je naam wordt omgeroepen. Vervolgens kun je het buiten nuttigen op een groot en druk terras met picknick banken. Het eten was lekker maar ook met een heel hoog "fast-food-gehalte". Blijkbaar zeer populair bij de lokale bevolking want ik heb ruim een half uur in de rij moeten staan voordat ik kon bestellen.



Captain Scott's Lobster Dock

Daarna nog even in het zwembad gesprongen, gedoucht en de laatste was gedaan.

Nu net heb ik in alle vroegte olie bijgevuld en straks ga ik nog zo'n 6 gallon diesel tanken. Dan zit alles vol. Ik zal het nodig hebben want de komende 2 dagen is er waarschijnlijk heel weinig wind. Na het ontbijt wil ik de boot nog iets verder opruimen (maar verder doe ik dat na vertrek zodat ik ook de stootwillen goed kan opbergen).

Vrij 8 juli 17:00u

Vanochtend heb ik nog 7 ½ gallon diesel gehaald (iets meer dan gedacht) en vervolgens Hans gebeld om te vertellen dat ik er weer aan kom. Toevallig was Beer alweer met hem op stap. Daarna radiocontact gemaakt met de spoorbrug die de havenkom ("cove") afsluit en om 10:15u vertrokken.

Eerst 4 uur op de motor, omdat er bijna geen wind was, die bovendien recht van voren kwam. Daarna nam de wind toe, kon ik meer Oost sturen en hebben we gezeild. Eerst nog met het grote voorzeil, nu met de werkfok. We hebben 1 á 1 ½ knoop tegenstroom, maar met 6,5 tot 7 knopen snelheid door het water kunnen we dat hebben.



Race Point Lighthouse bij Fishers Island

Ik heb een beetje een slecht geweten over de fout gelopen procedure met de CBP en het feit dat ik nu gewoon ben vertrokken zonder uit te klaren. Maar wat heeft het voor zin om tijd en energie te steken in een fout gelopen entree als ik net weer wegga. Het had me zeker een dag, en waarschijnlijk meer, vertraging opgeleverd. Volgende keer beter! Toch kijk ik nog een paar keer achterom of er niet een Coast Guard vaartuig achter me aan komt om verhaal te halen (en de fine te innen). Hopelijk verdwijnt dit gevalletje bij de CBP in de “administratieve ruis”. Ik was zelf in ieder geval niet illegaal in de US.

Inmiddels zijn we al tussen Long Island en Block Island door gezeild en daarmee weer op “de grote zee”. Zo’n 35 mijl afgelegd sinds New Haven. De afstand naar IJmuiden (gemeten over de rhumbline) is 3300 zeemijl. Het referentieschema zegt dat dat 33 dagen varen is, aankomst (ETA) op 10 augustus.

Mijn uitgangspunt voor de route terug is niet om de grootcirkel te volgen, maar juist om veel meer zuidelijk te blijven (de Herman Jansen route – mijn grote inspirator van het boek “In 100 dagen op en neer naar Amerika”) en langs de 41° breedtegraad oostwaarts te varen en “halverwege”, net voor het “Azoren hoog”, af te buigen naar het noorden. De opzet is om “tussen de depressies door te zeilen” en zo aan de goede kant van de depressies te komen te komen met meer kans op “wind mee” (de lucht draait immers linksom rond een depressie). Dit uiteraard onder voorbehoud van details in de weersverwachtingen en onder de aanname dat “tussendoor zeilen” mogelijk is zonder teveel risico op harde wind. Voorlopig varen we pal oost.

Grootcirkel Navigatie

“De kortste afstand tussen twee punten is een rechte lijn” leren we bij Wiskunde. Maar de kortste afstand tussen twee punten op het aardoppervlak moet het aardoppervlak volgen en is daarmee een deel van een cirkel. Hoe loopt die lijn? Als je op een aardglobe een touwtje spant tussen begin en eindpunt, en vervolgens dat touwtje strak trekt, zoekt het touwtje de kortste weg. Als je bijvoorbeeld het beginpunt in Amsterdam neemt en het eindpunt in Tokyo zie je dat de lijn niet vanuit Amsterdam keurig oostwaarts gaat tot aan Tokyo, maar veel noordelijker, tot in de poolcirkel. Dat is de kortste afstand naar Tokyo en die route wordt dan ook gevlogen op een non-stop vlucht van Amsterdam naar Tokyo. Het zelfde geldt voor scheepvaartverkeer vanuit New York naar het ZW puntje van Engeland (en daarna het kanaal in), die volgen in principe een meer noordelijke koers dan pal naar het oosten te varen, omdat dat korter is. Andere overwegingen (weer en stroming) kunnen nog wel invloed hebben op de gekozen route.

Zo’n kortste route tussen twee punten op het aardoppervlak heet een grootcirkel route. Een grootcirkel (orthodroom) ligt in het vlak dat gevormd word door begin en eindpunt, en het middelpunt van de aarde. De navigatiekunst om zo’n route te volgen heet grootcirkel navigatie.

Op een “normale kaart” (landkaart of zeekaart met Mercatorprojectie) is de kortste route niet een rechte lijn tussen begin en eindpunt, maar een gebogen lijn. De rechte lijn tussen deze punten heet de rhumbline (loxodroom). Dat is een route met “constante kompaskoers”. Dat komt veel intuïtiever over. Op de korte afstand is het verschil in afstand (over de rhumbline of over de grootcirkel) verwaarloosbaar klein en wordt altijd de rhumbline (rechte lijn op de kaart, met constante kompaskoers) gehanteerd als basis voor de navigatie. Maar voor de lange afstanden (pakweg boven de 2000 mijl) wordt het verschil in afstand significant.



Dag 60 Za 9 juli 10:30u

Ik had in Horta iemand al horen zeggen: “Je hoort ze eerst, voordat je ze ziet”. Ik had daar op dat moment niet zo diep bij nagedacht, maar toen ik het geluid ergens achter me hoorde wist ik het meteen: Een Walvis! Terwijl ik het geluid nog nooit eerder in het echt heb gehoord en er ook niet op zat te wachten. Het is het geluid van een stevig opgepompt luchtbed waar je ineens de plug uit trekt.

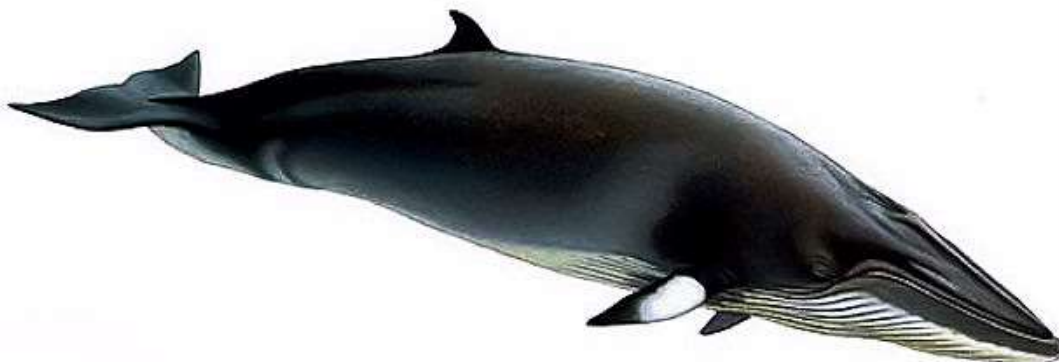
Ik kon redelijk goed bepalen uit welke richting het geluid kwam. Voordat ik een walvis had gezien had ik mijn camera er al bij gepakt. Dit wilde ik vastleggen! En toen zag ik ze duidelijk: twee vinnen en twee ruggen op 200 meter schuin achter de boot. Wow! Ik dacht meteen: “Er

achteraan!". Wat geeft het als ik tijd verlies met een goudeerlijke walvisjacht? Uiteindelijk ben ik meer dan een uur achter ze aan gegaan, op zoek naar meer en beter zicht op deze beesten. Het bleken niet 2, maar minstens 10 en misschien wel 20 walvissen te zijn. Niet in één compacte kudde, maar verspreid over een groter gebied, ongetwijfeld wel in communicatie met elkaar en blijkbaar aan het foerageren. Steeds doken er 2 of 3 even op en zag ik de vin en rug en dan waren ze weer verdwenen. Het was een grote verrassing waar ze vervolgens zouden opduiken want ze zwommen niet in een rechte lijn door. Elke keer als ze boven kwamen hoorde je dat karakteristieke geblaas, soms met een klassieke spuit van water erbij (net als in de tekenfilm). Prachtig! Ik heb foto's gemaakt en gefilmd, maar kon niet heel dichtbij komen en meer dan vinnen en ruggen heb ik niet gezien. Maar wat een prachtige ervaring, zomaar in het wild, midden op zee.

Dwergvinvis

De walvissen die ik heb gezien waren Dwergvinvissen. Eén van de minst zeldzame walvissoorten. Ondanks de naam kunnen volwassen exemplaren zo'n 10 meter lang zijn. Even lang als BA.

De dwergvinvis is de kleinste vinvis. Hij heeft een slank, gestroomlijnd lichaam, met een klein, smal driehoekig hoofd en puntige, peddelvormige buikvinnen. Er is een enkele richel overlangs langs het rostrum voor de spuitgaten. Er zijn twee spuitgaten, net als bij andere vinvissen, en een rechte mondhoek. De rugvin is sikkelvormig en relatief lang, en bevindt zich op ongeveer tweederde van de rug. Ze leven gemiddeld 30 tot 50 jaar met een maximum van 60 jaar. Hun topsnelheid is 20/30 km/h. Zij ademen meestal 3 tot 5 maal kort na elkaar en duiken daarna 2 tot 20 minuten. Deze dieren leven solitair, hoewel meerdere exemplaren soms in hetzelfde gebied foerageren. Hun dieet bestaat voornamelijk uit krill en in de noordelijke gebieden ook uit kleine levende dieren zoals vissen en garnalen. De dwergvinvis komt voor in alle oceanen en zeeën van het noordelijk halfrond. Het geschatte aantal in het noordelijk gedeelte van de Atlantische Oceaan is 150.000 dieren. Ze leven voornamelijk in de open zee. Ze zijn niet zeldzaam. Er is aanleiding te veronderstellen dat de soort in aantal stabiel blijft. Om deze reden staat de dwergvinvis als niet bedreigd op de Rode Lijst van de IUCN. In de twintigste eeuw werden 20 strandingen aan de Nederlandse kust gemeld, van 2000 tot en met 2021 zijn eenentwintig strandingen gemeld.



Ondanks het feit dat we onder Fisherman 's Island en Block Island door moesten varen, en ondanks het oponthoud met de walvissen, hebben we in de eerste 24 uur ruim 125 nuttige mijlen afgelegd. Dat is een mooi resultaat.

Ik heb besloten om de koelkast de eerste dagen aan te houden. Nu heb ik immers nog het meeste verse voedsel bij me. Ik meen nu ruim genoeg methanol voor de brandstofcel te hebben, dus kan mij dit permitteren. Gebaseerd op het verbruik op de heenreis zou iets meer dan 25 liter genoeg moeten zijn voor de terugreis en ik heb nog 35 liter. Ik heb dan ook niets meer aan de vervanging van het tweede zonnepaneel gedaan in de US. Eén paneel plus de brandstofcel moeten genoeg stroom kunnen leveren op de terugreis (bovendien heb ik flink wat diesel achter de hand als back-up).

Afgelopen nacht was onrustig met veel vissersboten op de Nantucket Shoals, 40 mijl zuid van Cape Cod. Maar er was vooral ook veel lawaai op kanaal 16. Straks maar eens een beetje bijslapen.

Dag 61 Zo 10 juli 10:30u

Inmiddels hebben we de Nantucket Shoals ver achter ons gelaten, zijn we langs het zuid puntje van de Georges Bank gezeild en bevinden we ons op het punt waar de Canyons in de zeebodem beginnen. Om precies te zijn varen we boven het begin van de Munson Canyon. Dit betekent ook dat de diepte in de komende 70 mijl van 100 meter naar meer dan 4000 meter zal toenemen. Dan zijn we niet meer "op zee" maar op de Atlantische Oceaan. New London ligt inmiddels 225 mijl achter ons. Gemeten in een rechte lijn is dat nog niet zo'n slechte voortgang. Het aantal schepen waarvan ik een AIS signaal ontvang is afgenomen naar 145 in de eerste nacht, naar 38 in de tweede nacht naar 5 nu. Gisteravond rond zonsondergang had ik nog een akkevietje met de CCzero.

Omdat de wind van NO naar N was gedraaid en matig was geworden had ik het grote voorzeil afgerold en maakten we mooie voortgang dankzij deze grote lap zeil. Maar toen het donker was geworden was ook de wind plotseling sterk toegenomen dus ik besloot hem weer op te rollen en de werkfok uit te rollen. Dat leek soepel te verlopen maar toen zag ik vanuit de kuip dat het oprollen niet goed was gegaan, er zat veel te veel ruimte bovenin. Dus ik besloot hem weer iets af te rollen om dit te corrigeren, maar het werd alleen maar erger, zelfs na een tweede poging. De schoot liep ook veel te veel omhoog. Maar het speelde zich grotendeels af achter de fok dus ik besloot naar voren te gaan om dit goed te kunnen bekijken. Daar zag ik dat het helemaal mis was. In het midden was het zeil helemaal niet meegerold, stond het wijd open en ving het veel wind. De wind was nog verder toegenomen en inmiddels was het ook helemaal donker geworden. Ook voorop kreeg ik het zeil niet goed, daarvoor ving het open getrokken deel van het zeil veel te veel wind. Maar ik kon het ook niet zo laten want dan zou het zeil snel (weer) kapot gaan. Laten zakken was het enige alternatief dat ik kon bedenken. Als een worst in het gangboord en dan morgen, bij licht en hopelijk minder wind, dit maar verder zien op te lossen.

Dat was het plan althans. Bij het laten zakken van de worst kwam het voorste, opengetrokken deel, alsnog in het water en kwam er veel spanning op het zeil te staan. Weer was dit niet vanuit de kuip op te lossen, dus weer naar voren. Het was nog een hele toer om het zeil uit het water te trekken en over de railing in het gangboord te krijgen. Terug in de kuip kon ik het verder laten zakken en zorgen dat alles dit keer binnen de zeerailing bleef. Vervolgens de top vastgezet aan de achter preekstoel. Toen dreigde het zeil door het buiswater alsnog (deels) onder de railing door te spoelen, dus weer naar voren en alles met zeillijntje vastgezet. Toen was het pas helemaal klaar. De CCzero ligt daar nu nog steeds. Ik ga het vanmiddag oplossen, als de wind helemaal is weggefallen. Hopelijk heeft het zeil geen schade opgelopen.

Dag 62 Ma 11 juli 10:30u

Er is geen draadje wind, we varen nu al 11 uur op de motor. Ik heb net de tank bijgevuld met 25 liter diesel. Dat valt op zich mee voor ruim 25 uur motoren. De gele mug die ik in Saybrook heb gekocht bij West Marine (30 minuten heen en 30 minuten terug op de fiets) heeft daarmee zijn werk gedaan. De wind komt waarschijnlijk na middernacht pas weer terug en dan uit het zuiden. Dus voorlopig motoren we nog maar even door. Gisteravond heb ik de CC), die nog in het gangboord lag, weten te ontwarren. Dat kostte toch nog behoorlijk veel tijd en moeite, ook al was het bijna windstil. Op één of andere manier was ie in het midden dubbel om het voorlijk geslagen waardoor die daar "vals" meerolde en erboven en eronder een soort open zak liet staan. De truc was uiteindelijk om het zeil af te rollen, precies tot het punt waar ie dubbel zat, en dan het zeil strak te trekken. Het beetje wind hielp me daarbij. Gelukkig is het zeil niet beschadigd. Ik heb het meteen 3 uur laten staan. We liepen nog een mooie snelheid tot de wind tegen middernacht helemaal wegviel.

New London ligt 320 mijl achter ons, we zijn iets verder naar het noorden afgebogen, maar dat komt toch vooral door de stroming (Golfstroom?) want we sturen steeds 90°. We hebben Bermuda weer pal ten zuiden van ons liggen, maar nu wel op meer dan 500 mijl. Nu we weer op de Oceaan zijn heb ik het Amerikaanse gastenvlaggetje weggehaald. Vannacht (mijn nacht) kreeg ik een sms van Q dat hij "over" is. Hij had zijn laatste PEP-week goed gemaakt en bovendien zelfstandiger dan ooit. Q en K zijn beiden over naar het volgende jaar met mooie cijfers.

Ik hoor net de "Canadian Coast Guard" op de radio, die meldt dat ze met een patrouille vliegtuig zo'n 50 mijl zuid van Nova Scotia vliegen en stand-by staan op kanaal 16 voor als er wat is. Ze vliegen zo'n 100 mijl noord van mij dus dat geeft een veilig gevoel.

Nagekomen bericht: Om 11:30u vis ik een lege plastic fles op uit zee. Eerst leek het of een aantal krabben zich aan de onderkant van de fles vastklampte, maar bij nader inspectie bleek het om een schelpencultuur te gaan van 4 of 5 plukjes kleine schelpen. Geen mosselen, maar wel zoiets.

Dag 63 Di 12 juli 10:30u

In de afgelopen 24 uur hebben we zo'n 12 uur de motor aan gehad. Nu ook. Er is nagenoeg geen wind. Alleen gistermiddag hebben we gedurende 6 uur lekker door kunnen zeilen met 2 ½ knoop op een zuchtje wind. Gisteravond was de zee zo glad als een spiegel. Bij zonsondergang gaf dat een onwerkelijke sfeer, alsof ik me in het centrum van een soort panorama Mesdag bevond: Niets bewoog, alleen wij in het midden.

Gisteravond ook voor het eerst nul targets op de AIS, rond middernacht waren het er 3 en vanochtend weer nul. Nu kruipt een groot containerschip over de horizon voorbij richting Canada.

Net had ik ook weer Canadian "aircraft patrol 111" kraakhelder op de radio, terwijl ze schepen aanroepen voor een aantal routinevragen. Die schepen bevinden zich ver weg, buiten bereik van AIS.

Ik lees veel in Stephen King "The eyes of the dragon" die ik voor \$7,99 bij Walmart heb gekocht. Die komt vandaag wel uit. Ik had meer boeken moeten kopen. Beer en de kinderen maken zich klaar voor hun vakantie naar Italië. Voor vanmiddag is er een opkomende zuidenwind "beloofd". Zien is geloven! Ondertussen ligt New London nagenoeg 400 mijl achter ons. In 4 dagen is dat niet slecht, maar het gemiddelde leunt nog heel erg op de eerste dag. Maar er komen rimpels op het water ...

Dag 64 Wo 13 juli 10:30u

Het is inmiddels 9 weken geleden dat we uit IJmuiden vertrokken. Als alles volgens plan verloopt zijn we daar over 4 weken weer terug. Dat is 3 maanden precies!

In de 5 dagen sinds vertrek hebben we effectief 508 mijl afgelegd. Dat is heel dicht bij het daggemiddelde van 100 mijl dat ik als referentie gebruik. Op dit moment waait een zuidenwind, kracht 3 á 4 en is de zee nog vlak. Er staan golven van hooguit 50 cm hoog en ze zijn redelijk geordend. Dat maakt dat we er met een snelheid van boven de 6 knopen doorheen suizen. Naar verwachting blijft dit de komende 2 á 3 dagen zo. De wind zal uiteindelijk verder ruimen en iets afnemen. Met kans op windstiltes in het weekeinde. Dan moet ook de wind uitrusten van een drukke werkweek, zullen we maar zeggen.

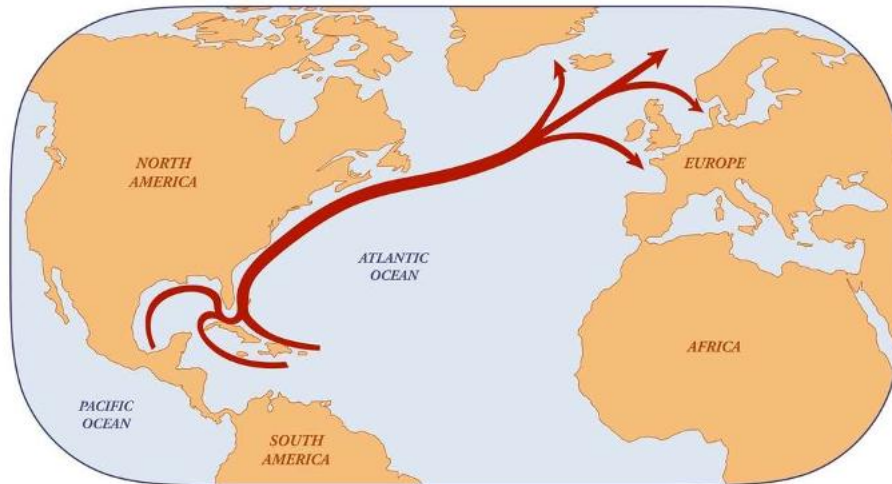
Sinds gisteravond, net nadat de duisternis intrad, heb ik de CCzero ingeruild voor de werkfok, omdat het toch iets harder ging waaien en ik daar niet midden in de nacht, als het net iets te laat was, mee in de weer wilde. Het is de hele tijd op het randje geweest maar ik denk niet dat we met CCzero veel sneller zouden gaan dan op de werkfok. Ik wil geen onnodig risico meer nemen met het grote voorzeil.

Iets wat me wel bezig houdt is de stroming. Ook nu is het verschil tussen snelheid door het water en snelheid over de grond meer dan een knoop en een groot deel van de nacht was dat meer dan 1 ½ knoop. Dat wijst op tegenstroom, maar waar komt dit vandaan? Ik heb daar geen gegevens over. We worden ook tussen de 10° en 20° naar het noorden weggezet. Dat laat ik gebeuren, ik stuur er niet tegenin. Een beetje noordelijker koers is prima gezien de weersverwachting en de benadering van de grootcirkel ..

Maar vooraf zou ik hebben verwacht hier een knoop stroom mee te hebben door de Golfstroom, maar kennelijk is hier meer/ iets anders aan de hand. Uiteraard is de vraag of de instrumenten wel de juiste waardes aangeven. De GPS gegevens zijn wat mij betreft onomstreden want die kan ik verifiëren met twee ander GPS metingen: die op mijn iPhone telefoon en die op de Bad Elf, die zijn gegevens deelt met de iPad. De gegevens die ik op het log aflees worden door mij altijd met een dosis argwaan bekeken. De nauwkeurigheid kan sterk met de omstandigheden variëren (hard/ langzaam varen; varen met grote/ kleine helling). Maar gisteravond (niet afgelopen nacht) toen we over een spiegelgladde zee voeren en de stroming ook met 1 ½ knoop schuin van voren leek te komen heb ik de boot gedraaid om te kijken of ik precies met de stroming mee kan varen (waarbij koers door het water gelijk moet zijn aan koers over de grond). Dat lukte gedeeltelijk. Ik kreeg het niet helemaal kloppend. Maar ik heb wel geconstateerd dat de tegenstroom een realiteit is. Misschien moet ik dergelijk onderzoek in een komende windstilte nogmaals uitvoeren en dan methodischer en nauwkeuriger. Maar de kernvraag is: "Tegenstroom hoezo?" Ik dacht dat ik hier de (Golfstroom) stroming mee zou hebben. Misschien moet ik noordelijker varen om dat voordeel te genieten ...?

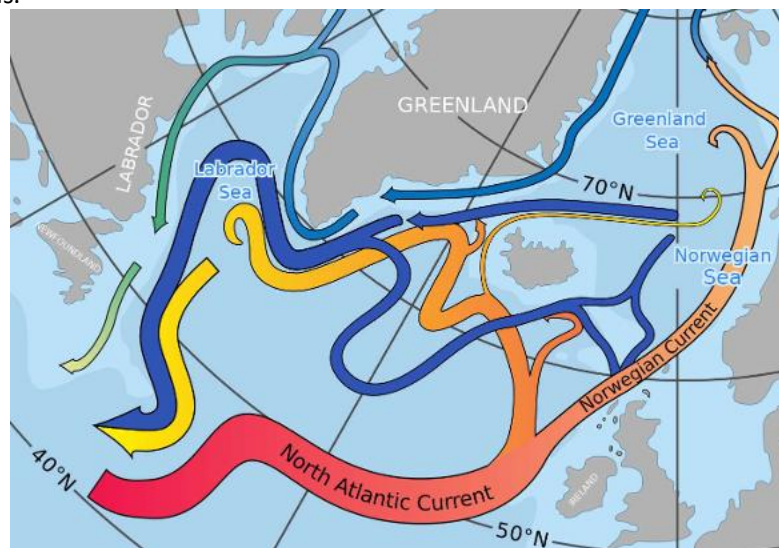
Inmiddels heb ik "The eyes of the dragon" uit en ben ik begonnen in het boek over de Civil War dat ik in Brooklyn heb gekocht.

The Gulf Stream

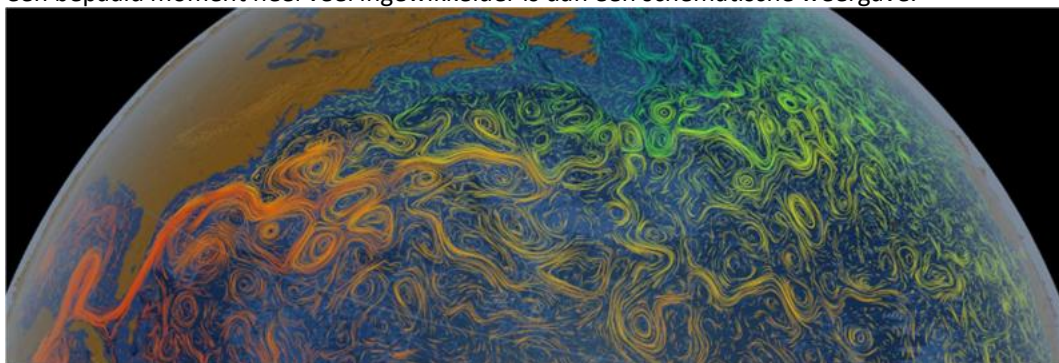


De Golfstroom

Bovenstaand het eenvoudige plaatje van de golfstroom zoals we dat op school leren. En eerlijk gezegd zit het ook zo in mijn hoofd. Onderstaand plaatje toont al dat het een stuk complexer is.



Maar dit plaatje van de Noordelijke Atlantische Oceaan toont dat het werkelijke patroon op een bepaald moment heel veel ingewikkelder is dan een schematische weergave.



Dag 65 Do 14 juli 10:30u

We hebben in de afgelopen 24 uur een record afstand afgelegd van 160 mijl. New London ligt inmiddels 668 mijl achter ons. De volle 24 uur hebben we een constante wind kracht 4 gehad, die net iets achterlijker dan dwars inviel. De gemiddelde snelheid was 6,7 knopen. We sturen constant 90° maar worden nog steeds zo'n 10° naar het noorden weggezet. Het lijkt erop dat de tegenstroom nagenoeg verdwenen is. Maar er is zeker geen sprake van een (Golf-) stroom mee. Waar is ie? Omdat we "over de grond" ongeveer 80° varen, volgen we onbedoeld precies de rhumbline van de Nantucket Shoals naar Lizard Point, het zuidwestelijke puntje van Engeland. Als gezegd "niet meer tegen de stroom in sturend" dan noodzakelijk, daarmee is het korter in mijlen en geprojecteerd op de windverwachting is het gunstiger dan geforceerd meer zuid te gaan sturen. Ik ga dit vanmiddag verifiëren nadat ik het grote plaatje (bijna het hele traject en 10 dagen vooruit) heb gedownload op de iPad.

Ik heb net van Beer en de kinderen bericht gekregen dat ze vanochtend vroeg zijn vertrokken en bijna bij hun eertse stop in Metz zijn aangekomen. Het boek over de Civil Wars is zeer interessant en ik ben bang dat ik binnen een paar dagen uit heb. Ik had toch meer boeken moeten kopen!

Dag 66 Vrij 15 juli 10:30u

Het vertrek uit New London is alweer een week geleden. We hebben in die tijd 815 mijl afgelegd, dat is 147 meer dan gisteren. Een mooi resultaat!

Vanochtend om zes uur begon het te regenen, tussen half negen en negen uur was het keiharde regen waarbij het zicht tot onder de honderd meter afnam. Het buiige karakter bracht ook met zich mee dat de wind toenam en regelmatig draaide. Voor het eerst in dagen weer onrust in de boot. Inmiddels is het weer droog en zie ik weer licht in de lucht.

Gisterochtend om 12u was het methanol tankje van de Efoy brandstofcel leeg en heb ik het vervangen door een nieuwe. Dat tankje heeft het langer uitgehouden dan ik eerder had ingeschat. Nu heb ik nog 3 tankjes, geen zorgen wat dat betreft.

Vannacht had ik een extreem als het gaat om ontvangst van een AIS signaal. Het 250 meter lange vrachtschip "H.A. Sklenar" stond in de target lijst, met alle gegevens compleet, en elke 10 seconden een refresh. Maar het bevond zich op 226 mijl afstand (!) met een CPA van 190 mijl en een TCPA van 515 minuten (= 6 ½ uur). En dat via UHF/ marifoon Ik had hem eigenlijk moeten oproepen en vragen naar zijn intenties (LOL).

BQK zullen inmiddels wel aan het rijden zijn. Als ik het goed heb naar een hotel net ten zuiden van het meer van Geneve. Dan hoeven ze morgen nog maar een klein stukje.

Dag 67 Za 16 juli 10:40u

New London ligt 925 mijl achter ons, 110 meer dan gisteren.

In de tweede helft van de nacht viel de wind bijna helemaal weg, nu is er weer een windje rond de 10 knopen uit iets noordelijker dan west. Het leven aan boord kabbelt voort (letterlijk en figuurlijk) zonder hoogte- of dieptepunten.

Voorlopig geniet ik nog van het verse eten: tomaten; komkommer; eieren; Wasa crackers; smeerkaas; Boursin; etc. Maar het einde komt in zicht. Het tweede deel van de etappe zal het blikvoer weer meer in beeld komen. Gelukkig heb ik veel melk kunnen kopen en veel appels, Verder lees ik veel in het boek over de Civil War, maar dat zal over een dag of drie ook wel uit zijn.

De zee is vannacht weer helemaal gekalmeerd en vanochtend zag ik weer een enkel Portugees oorlogsschip voorbij komen. Sinds twee dagen zie ik ze weer maar het lijken slecht enkele

verdwaalde exemplaren (dolende zielen). Ook de wier-haarstukjes zijn er weer, eigenlijk al sinds dag drie na vertrek. Soms in hoge concentratie, dan weer een hele tijd niet. Bovendien zijn er naast de toupetjes ook andere soorten bijgekomen, onder andere de Rasta-pruik.

Beer en de kinderen zijn net op hun bestemming in Noord-Italië aangekomen. Hun eerste indruk over de locatie is positief.

Dag 68 Zo 17 juli 10:30u

Gistermiddag hebben we met een mooie snelheid door gezeild. Om 17u zag ik ineens 86 meter op de dieptemeter staan. Niet dat er plotseling risico was om aan de grond te lopen, maar er staan al dagen 2 streepjes op het schermpje, ten teken dat het te diep is om te worden gemeten door mijn dieptemeter. Blijkt dat we over het randje (puntje) van de "Grand Banks of New Foundland" varen, een uitloper van het Amerikaans continentaal plat ten ZO van New Foundland. The Grand Banks zijn bekend als goede vissersgronden. Begin van de nacht is de diepte zelfs teruggelopen tot 58 meter.

Om 18u zie ik dat het eerste streepje op het Efoy schermpje is verdwenen. Dat is best snel. Sinds het vertrek heb ik de koeling in het koelvak aanstaan waardoor we best veel stroom verbruiken voor ons doen. Ik ga meer nauwgezet in de gaten houden hoeveel methanol we verbruiken. Rond dezelfde tijd schuift een groot containerschip langs de horizon, op 5 mijl afstand in tegengestelde richting. Ik had hem niet zien aankomen, maar de kolos vaart dan ook met een snelheid van 18 ½ knoop.

Om 21u is het al pikdonker buiten en zie ik een prachtige sterrenhemel. Je ziet veel meer sterren dan bij een "normaal heldere hemel" en het steelpannetje springt bijna naar voren, zo helder. Tegen 3u zet ik de motor aan. De wind is nagenoeg helemaal verdwenen en we lagen zonder voorwaartse snelheid te klapperen op de overgebleven deining.

Even later word ik opgeroepen door een vissersschip (71 meter lang) de "Arctic Endurance" die laat weten dat ie vlak bij aan het vissen is en daarom heen en weer vaart. Over 3 minuten zal hij weer 180° draaien en de andere kant op varen. Of ik er rekening mee wil houden. Ik verleg mijn koers zodat we niet in elkaars vaarwater terecht komen.

Pas na 6 uur motoren zet ik de motor weer uit. Het is mistig geworden, iets waar deze omgeving berucht om is, maar de wind steekt al een klein beetje op en de zon prikt voorzichtig door de laag mist heen, die waarschijnlijk nog geen 100 meter dik is.

We hebben 1035 mijl afgelegd sinds New London, 110 meer dan gisteren. Voor het eerst zie ik duidelijk "stroom mee" op de meter. Zeker een halve knoop. Zou dat zo blijven?

Zo 17 juli 11:45u

Toch wel gaaf om even te melden. De mist was bijna helemaal opgetrokken maar ook weer teruggekomen, waarschijnlijk een laag van nog geen 50 meter dik, maar over het water was het zicht zeer beperkt.

Een kwartier geleden zit ik in de kuip en hoor ik plotseling een bijzonder geluid, onmiskenbaar van een turboprop vliegtuig. Zwaar brommend motor geluid gecombineerd met een gierende boventoon. Het geluid komt van heel laag, achter de boot. Ik kijk achterom en zie, precies op dat moment, het vliegtuig uit de mist opdoemen, op mast hoogte (nou ja, het zal iets hoger zijn geweest). Hij komt zo uit de mist tevoorschijn, als ware het een Hans Kazan truc, waarbij ik zie dat er achter de propellers spiraalvormige slierten mist ontstaan. Een prachtig beeld! Het moet een De Havilland Dash 8 van de Canadese Kustwacht zijn, een tweemotorige turboprop met een T-staart. Volgens mij krijgt (of heeft al?) de Nederlandse kustwacht ze ook. Het toestel vloog laag,

recht over en verdween al snel weer in de mist. Het was duidelijk geen toeval dat ze laag overvlogen, ze hebben mij natuurlijk opgemerkt (AIS?) en dit was een manoeuvre om visueel contact maken. Even kijken wat voor vlees we in de kuip hebben ... Ik verwachtte dan ook elk moment een oproep en was al onderweg naar de marifoon. "Big Apple, Big Apple, this is Canadian Patrol Aircraft ###, do you copy?". Ze wilden voor een paar routinevragen met me praten op kanaal "one-zero". Ze hadden alle AIS gegevens al uitgelezen, maar stelden nog een aantal vragen ter aanvulling en ter verificatie. How many people on board? Port of registration? Call Sign? Last Port? Port of destination?. Ze namen afscheid van me met de woorden: "Thank you very much, Sir. And we wish you a safe and pleasant voyage back to The Netherlands. Back to one-six."



Canadian Coast Guard

Zo 17 juli 12:00u

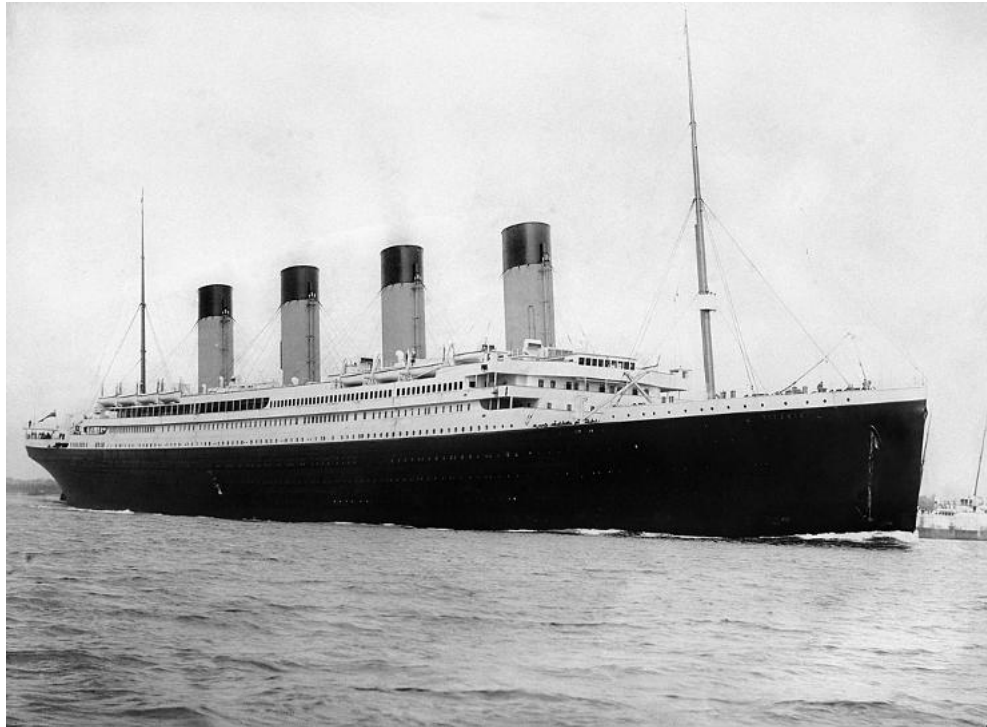
Ik vul de tankt bij met 25 liter diesel. Hij is daarmee niet helemaal afgetopt. Tijdens het opbergen van de jerrycans, stoot ik de brandstofleiding van de grote tank los en stroomt er ongeveer een liter diesel de boot in. Bah, dat zal lekker gaan stinken komende dagen ...

Ik realiseer met dat ik in de buurt moet zijn van de plaats waar de Titanic is gezonken, al weet ik niet de precieze positie.

Titanic

Ik vaar vlak langs de positie waar de Titanic op 15 april 2012 is gezonken, net ten zuiden van de Grand Banks.

Het zinken van de Titanic is ongetwijfeld de meest bekende scheepsramp uit de geschiedenis. Na een aanvaring met een ijsberg in de Atlantische oceaan, ging de evacuatie zeer moeizaam, wat ervoor zorgde dat slechts 328 van de 1.522 slachtoffers zijn geborgen, de rest ging verloren in de zee.



Zo 17 juli 19:45u

Rond 18u is de mist weer komen opzetten en het is hierdoor buiten natter geworden. En kouder dan het in weken is geweest. Ik verhuis naar binnen. Ik ben niet bang voor het slechte zicht in de mist, er zijn weinig schepen in de buurt en ik vertrouw volledig op AIS.

Op basis van het weerbericht zet ik om 19u vast rif 3 in het grootzeil, en de bulle talie wegnemen. De voorspelde 20 tot 25 knopen wind komt pas morgenochtend tegen 6u, maar ik ben liever te vroeg dan te laat. De CCzero laat ik staan om snelheid te houden, het grootste deel van de nacht wordt immers maar 10 knopen wind verwacht. En ik kan hem snel oprollen en wisselen voor de werkfok. Ik had wel mijn hoge zeilbroek aan tegen kou (en vocht) en natuurlijk mijn reddingsvest aan.

Nu is het al pikdonker buiten. En het is al weer meer dan 3000 meter diep waar ik vaar. We varen verder het New Foundland Basin in waar het meer dan 4000 meter diep is.

Dag 69 Ma 18 juli 11:30u

New London op 1165 mijl achter ons, dat is 128 meer dan gisteren. We zijn over 1/3 van de afstand naar IJmuiden.

De wind waait inmiddels zo'n 25 knopen met vlagen ver daarboven. We varen hoog aan de wind, ongeveer 110° op kompas. Ik apenkooi weer door de kajuit, van handgreep naar handgreep. Er valt wat bagage uit de vakken. Alles moet zich weer zetten. Gezien de windrichting zitten we aan de voorkant van een depressie. We hebben dus nog even te gaan. Wel zal de wind gaan ruimen als de kern ten noorden van ons langstrekt. Die kern is echter dichterbij dan ik gisteren had verwacht.

Met grote snelheid (18 ½ knoop) komt een 295 meter lang containerschip "Glasgow Express" recht op ons af. Samen de met 5 knopen die we zelf maken naderen we elkaar toch met bijna 43,5 km/ uur. Een half uur later vaart de "Glasgow Express" op 1,8 mijl aan bakboord voorbij. Het lijkt veel minder omdat zo'n ding zo groot is.

Afgelopen nacht rond 2u heb ik de CCzero ingerold en de werkfok uitgerold (als het goed loopt is dit binnen 3 minuten geklaard). 4 uur later neemt de wind af tot 10 knopen en varen we zwaar ondertuigd met 3 ½ knoop de dag in. Toch laat ik het even zo. De lucht is zwaar bewolkt en, hoewel ik aan de lucht niet kan zien dat een depressie nadert, zou het ook gek zijn als de weersverwachting er zo ver naast zou zitten. Juist als ik ga twijfelen aan de zeilvoering gaat de wind tegen 9u toch toenemen naar 20 knopen, uit het oosten. We varen nu 65°. Een tijdje lang is de wind tussen de 20 en 25 knopen en in die tijd ruimt ie naar ZO. Nu ben ik toch weer tevreden met de werkfok en rif 3. De zee is overigens nog zo vlak als het IJsselmeer op een mooie zomerdag, waardoor we goede snelheid kunnen maken op deze aandewindse koers. We varen richting 110°.

Om 9:10 laat Beer weten dat ze vanochtend geklommen hebben (het was zwaar!) en nu op bivak gaan. Daar is geen bereik, dus vandaag geen berichten meer.

Rond 10u is aan stuurboord, in de grijze wolkenhemel, een donkergrijze wolk zichtbaar, met een vreemde scherpe rand aan de achterkant, die langzaam dichterbij komt. Het ziet er angstaanjagend uit. Deze wolk brengt in eerste instantie 20 knopen wind mee, en regen, en trok toen over. Maar de wind bleef en nam toe tot 25 knopen.

Nu dus nog steeds 25 knopen wind. In de verte zijn wel lichtere luchten zichtbaar, maar daar zijn we nog niet.

Ma 18 juli 14:30u

De krachtige wind (6 Bft) houdt aan. Het is binnen als in een slechte roller coaster. Naar de wc gaan is niet bepaald "op je gemak" zitten. Het is een pure worsteling in zo'n kleine ruimte. Dat levert flink wat blauwe plekken op. De wind ruimt geleidelijk een beetje verder, maar i.p.v. mee te loeven heb ik de schoten wat losser gegooid en heb ik koers 95° ingesteld. De boot wordt er rustiger door en we gaan aanzienlijk sneller.

Ma 18 juli 18:30u

Het tweede streepje op het Efoy scherm is verdwenen.

We varen nog steeds ruime wind, de wind is afgenomen tot rond de 15 knopen, maar de golven horen nog bij de 20 tot 25 knopen wind. Ik heb net gelezen dat het deining heet, als de oorzaak van de golven (de wind) inmiddels is verdwenen en ze in feite langzaam dempen. Ze worden dan (uiteindelijk) lager, langer en regelmatig. Zolang de oorzaak (de wind) er wel is en de golven zijn in opbouw, heet dat zeegang. Het verschil tussen deining en zeegang heb ik nooit zo scherp gehad.

Ik heb er een vriend bij! Nou ja, helemaal vrijwillig is ie hier niet, maar hij is wel blij met mij, of liever gezegd met BA. Om op uit te rusten. Hij ziet eruit als een Canadese mees (een Canamees) die de weg is kwijt geraakt. We zijn hier zo'n 400 mijl van het dichtstbijzijnde land en het lijkt mij een landvogeltje te zijn. Ik zag hem al eerder 3x over de boot vliegen en keek, vanuit de kajuitopening, juist of ie misschien ergens op dek zat, toen ie recht op me af vloog, met wellicht het plan om warmte van de kajuit op te zoeken. Maar daar stond ik. Ik schrok ervan en maakte een afwerend gebaar, waardoor hij weer wegvloog en na nog een rondje op de rand van de spiegel landde. Dat was geen goede plek, want de bewegingen van BA op de hoge golven zijn vrij wild. Daarna verplaatste hij zich naar de schoot van de werkfok maar dat was ook geen stabiele plek. Toen kwam hij terug op zijn oorspronkelijke plan en vloog alsnog naar binnen. Ik heb hem tot twee maal toe weer naar buiten gejaagd, omdat je er zeker van kan zijn dat ie binnen uiteindelijk gaat zitten poepen. Maar hij bleef terugkeren en nu zit ie daar, op de randje van het schot naast het keukenblok. Hij is meteen in slaap gevallen. Na een uur heb ik hem toch vriendelijk verzocht om naar buiten te gaan en nu zit ie daar, onder de buiskap, lekker uit de wind.

We hebben gegijpt en varen nu over stuurboord. De wind blijft ruimen dus maar eens zien hoe dat vannacht verloopt. De wind zal tussen nu en middernacht eerst iets toenemen tot 20 knopen, om daarna weer af te nemen.

Dag 70 Di 19 juli 10:30u

Vandaag is PJ jarig. Ik heb hem net een berichtje gestuurd.

De Canamees is gevlogen, ik heb hem niet meer teruggezien. We zullen nooit weten hoe het hem is vergaan. Misschien ziet ie kans om, vliegend van schip naar schip, zijn weg naar land terug te vinden. Of lift hij mee op een snel varend containerschip dat hem helemaal naar Canada brengt ...

De wind heeft vannacht nog geruime tijd aangehouden en is vanochtend vroeg pas gaan liggen. De golven zijn er nog wel (= deining), en we varen (na net te hebben gegijpt) over bakboord voor de wind. Ik heb een bulle talie gezet om het slaan van de giek te voorkomen. De voortgang is de afgelopen 24 uur goed geweest met al die wind. Als je maar ruimer kunt sturen gaat het dan al snel hard. De stuurautomaat heeft het uitstekend gedaan en de tiller drive (met dat gaatje in de stang) doet het prima. New London ligt op 1296 (in welk jaar werd Floris de vijfde vermoord?) mijl achter ons, 133 meer dan gisteren. Het wordt tijd om vooruit te meten: IJmuiden op 2004 mijl (in een rechte lijn).

Dag 71 Wo 20 juli 10:30u

Inmiddels zijn we 70 dagen/ 10 weken van huis. Lizard Point (dat is het zuidelijke puntje van Cornwall en van Engelenad; Land's End is het meest oostelijke puntje van Cornwall) ligt 1450 mijl voor ons. Dat is maar iets meer dan dat New London achter ons ligt, te weten 1428 mijl. De ZO punt van New Foundland is niet langer het dichtstbijzijnde land, dat zijn nu de Azoreneilanden Corvo en Flores, op 500 mijl ten ZO van ons.

De afgelopen 24 uur zijn we weer 132 mijl dichterbij IJmuiden gekomen, dat nu op 1870 mijl ligt. De snelheid is nog steeds goed en de voorspellingen tot en met wijzen op een matige wind uit ZW tot Z. Dat kan mooie voortgang opleveren. Daarna worden we geconfronteerd met een windstilte gebeid, gevolgd door zwakke wind. We varen nog steeds met rif 3 en ik heb zelfs de fok een paar slagen opgerold in afwachting van de 20 tot 25 knopen wind die is voorspeld. Voorlopig is daar nog weinig van te merken en zit ik lekker buiten in het zonnetje. Sinds New Foundland is het overigens weer wat warmer geworden. Ook de zee, die daar <17°C was, is nu weer 19°C. Niet meer zo warm als de eerste week, maar dat hoeft ook niet.

Dag 72 Do 21 juli 10:30u

We hebben vannacht de 45° breedtegraad doorkruist. Doordat we zo noordelijk zijn gaan varen (we volgen toch de rhumbline route) hebben we een aantal windstiltes ontlopen en varen we nu in een band met sterke Z tot ZZW wind. De hele nacht het heeft het 20 tot 25 knopen gewaaid. Nadeel is dat het grijze luchten meebrengt waar continue zachte regen (of is het harde motgeren) uit valt. We maken goede voortgang, maar ik zit inmiddels binnen met alle luiken dicht omdat de wind de regen naar binnen blaast. Vanochtend was ineens de vlag aan de bovenkant los gegaan. Alles gaat op den duur een keer kapot.

Leuk weetje: De gemiddelde hoogte van het land boven zeeniveau is 840 meter. De gemiddelde diepte van de wereldzeeën is 3800 meter.

Do 21 juli 14:00u

Steeds zie ik wel één of twee meeuwen rond de boot. De "zeezwaluwen" zie ik niet meer de laatste 3 dagen. Wel zie ik nog regelmatig Portugese oorlogsschepen langs komen, niet meer zoveel maar vaak wel hele grote.

Begin van de middag zit ik lekker buiten in het zonnetje bij windkracht >6 Bft. Een voordeel van ruime koersen. Maar het is weer grimmiger geworden en heb weer een tijdje binnen gezeten. Toen ik net het schuifluik open trok om naar buiten te gaan maakte BA net een schuiver van een golf af en knalde tegen de volgende golf op. Er kwam een flinke lading buiswater over en, nog staande in de kajuitopening, kreeg ik een koude kledder over m'n hoofd. Bij de tweede poging toch maar m'n zeilbroek aangedaan. Vanochtend reageerde Beer nog op m'n laatste bericht van gisteren: "je vliegt naar huis dus". En inderdaad gaat het nog steeds snel en dat zal het komende etmaal wel aanhouden. Ik heb Beer laten weten dat ik morgenochtend op de helft van de afstand zal zijn.

New London 1576 mijl achter ons, IJmuiden 1722 mijl voor ons. De afgelopen 24 u 148 mijl opgeschoten. Ik lees Civil War uit.

Dag 73 Vrij 22 juli 10:30u

Vandaag is Roeland jarig. Ik heb hem een sms'je gestuurd. Gisteren nog met Beer gecommuniceerd. Ze hebben vandaag hun laatste activiteit in Noord-Italië, morgen gaan ze weer op pad.

Rond middernacht waren we op de helft van de 3300 mijl naar IJmuiden. Net binnen 2 weken dus. Patrick had me in New York al gezegd dat het met mijn boot binnen 4 weken moest kunnen. We gaan zien hoe de tweede helft verloopt.

Inmiddels ben ik een plan aan het smeden om (misschien) alsnog rond Fastnet Rock te varen. Dat is een plek van bijna mythische proporties voor (zee-)zeilers, en nauw verbonden met mijn beeld en herinnering aan zeezeilen uit de jaren 70 (ik las erover in bijvoorbeeld de Waterkampioen). En ook nauw verbonden met de reputatie die de Sigma 33 heeft opgedaan als “zeer zeewaardig zeiljacht”.

De Fastnet Race van 1979

De Fastnet race (van Cowes, rond Fastnet Rock, naar Plymouth) was al de bekendste zee zeilwedstrijd toe de editie in 1979 van start ging. In de pers, maar zeker in de watersportbladen, werd ieder jaar uitgebreid verslag gedaan van de deelnemers en het verloop en de uitslag van de wedstrijd. De race was sinds 1957 ook climax van de Admiral cup, een competitie over meerdere wedstrijden. Maar in 1979 liep alles totaal anders.

De verwachting was windkracht 5 tot 6, maar dit liep al snel op richting 8. De wedstrijd werd overvallen door storm uit een zeer zware depressie die uiteindelijk windkracht 10 tot 11 opleverde. Meer dan 75 jachten sloegen plat, 24 zijn door de bemanning verlaten, waarvan er 5 daadwerkelijk zijn gezonken.

Uiteindelijk zijn 136 bemanningsleden gered (o.a. door een Nederlands marineschip dat toevallig in de buurt was) en kwamen 15 zeilers om het leven. Het is waarschijnlijk de grootste tragedie in offshore zeilraces. Van de 303 jachten aan de start zijn er alsnog 79 gefinisht, de rest heeft een veilig heenkomen gezocht. Het zeiljacht “Condor of Bermuda” brak het record van de snelst gezeilde tijd ooit met 8 uur. Dat dan weer wel ...

Twee van de jachten die de Fastnet Race 1979 uitzielden waren van het type Sigma 33 OOD, net als BA. De Sigma was toen net nieuw en vestigde direct zijn reputatie als offshore racer-cruiser.



Vooraf had ik wel aan de optie gedacht om Fastnet Rock te ronden, maar alleen als we uit het westen zouden naderen. Bij de beoogde route vanuit het zuiden zou het wel heel ver omvaren zijn geweest. Maar nu we toch meer uit het westen komen aanvaren, is het theoretisch maar 40 mijl om als we nu alvast op de rots afsturen, 8° meer noord dan we nu doen. Ik heb besloten die koers in ieder geval voor de komende 5 dagen aan te houden, en dan het plan te heroverwegen. De vertraging moet niet meer worden dan een halve dag en de algehele voorgang moet goed blijven.

Al 3 dagen geen targets op de AIS en geen enkel radioverkeer. Blijkbaar is dit niet de route voor vrachtschepen. Die volgen een meer noordelijker route langs de grootcirkel.

New London op 1720 mijl achter ons. IJmuiden op 1574 mijl voor ons. Fastnet Rock op 1000 mijl. In de afgelopen 24 uur 145 mijl opgeschoten.

Dag 74 Za 23 juli 10:30u

Ik had me behoorlijk op de wind verkeken vannacht. De verwachting was 20 knopen, maar het was buiig (zonder regen overigens). En uit die buien, de ene na de andere, kwam forse wind, ver boven de 20 knopen. Plat voor de wind varen is dan een hachelijke zaak, dus ik ben iets hoger (meer noordelijk) gaan sturen. De stuurautomaat wist op de steeds hoger wordende golven (zeegang) echter niet te voorkomen dat we telkens uit het roer liepen en sterk oploefden. Ik ben de hele nacht stand-by geweest om de koers in deze buien aan te passen en om de stuurautomaat weer op te starten als ie er weer de brui aan had gegeven. We hebben zelfs nog een uur de motor aan gehad om meer druk op het roer te creëren. Niet veel geslapen dus. Dat ga ik zo inhalen want nu is het aardig gekalmeerd en is er een vaag zonnetje gaan schijnen. Alleen de deining maakt het nog onrustig en die zal nog wel een tijdje blijven staan. Heb net nog de fok helemaal uitgerold en de raffen uit het grootzeil gehaald. Gaan we toch weer 1 knoop sneller.

Gisteren merkte ik al op dat er al 3 dagen geen schepen op AIS radar zichtbaar waren en dat er totaal geen radioverkeer is op kanaal 16. Blijkbaar loopt de meest gebruikte route voor vrachtschepen meer noordelijk. Maar kort daarna kwamen we toch ineens de 189 meter lange tanker "Elko Elefsis" tegen, onderweg naar Montreal. Die passeerde op zo'n 2 mijl aan bakboord en op hetzelfde moment werd een vrachtschip weergegeven dat zich op 24 mijl bevond en onderweg is naar Antwerpen.

Gistermiddag toch weer een zeezwaluw waargenomen en ook een nieuwe meeuwensoort. Zwart van boven, wit van onderen. Ik noem hem de pinguïn meeuw. De vertrouwde meeuw, groter en roodbruin van boven, zie ik ook nog regelmatig. Veel meer vogels om me heen dan op de heenreis dus.

Vanochtend om 5u was de methanol van de Efoy brandstofcel op en heb ik een nieuw tankje aangesloten. Iets meer dan 8 ½ dag heb ik met het tankje gedaan. Dat is niet zo lang. Ik ga toch de koelkast weer langere tijd uitzetten.

Het was weer een goed etmaal wat betreft de afgelegde afstand. De voortgang richting FAsTnet Rock was 152 mijl, de afstand is nog 848 mijl (7 á 8 dagen). De afstand van Fastnet Rock, via Lizard point naar IJmuiden is 610 mijl (5 dagen varen. Vanmiddag, over 50 mijl, hebben we Horta pal zuid op iets meer dan 500 mijl. We hebben net de rhumbline van Nantucket Shoals naar Lizard Point doorkruist en varen nu net ten noorden daarvan.

Dag 75 Zo 24 juli 14:30u (GMT)

Ik heb de klok 4 uur verzet naar de Azoren tijd (daar is het gelijk aan GMT). Het verschil met de zonnetijd werd anders wel heel erg groot.

De wind heeft het gisteren nog een tijd lang volgehouden, maar is een paar uur na zonsondergang toch gaan liggen. We hebben daarna wel door kunnen zeilen, dus windstille was het niet. De wind draaide naar NO waardoor we over stuurboord aan de wind moesten varen maar we maakten nog een leuke snelheid. Pas in de loop van de ochtend moest de motor erbij.

Ik ben vannacht weer druk geweest met de tiller drives (of de "stuurstokjes" zoals Beer ze noemt). Het exemplaar dat me vanuit New London helemaal hierheen heeft gebracht, heeft een probleem met de pin waarmee die in de kuipbank staat. Die pin zit aan de tiller drive verbonden d.m.v. een

spie, waar door het kan scharnieren. Die spie is er al een paar keer uitgevlogen en ik krijg hem er niet meer goed in. Dus dat is de zwakke plek geworden en nu wissel ik hem toch maar in voor het exemplaar “met de losse drijfstang”. De stang gaat echter om de zoveel tijd los en krijg ik niet meer goed vast. Vanochtend heb ik hem, met een onderdeel van het kapotte exemplaar, toch beter kunnen repareren. Hij maakt alleen wel een droog, schraperig, metalig geluid, alsof ie gesmeerd moet worden. We zullen zien hoe lang deze het volhoudt.

Fastnet Rock op 730 mijl. Dat is 118 minder dan 24 uur geleden. Het is duidelijk frisser geworden, tijd voor een lange broek en een vest!

Dag 76 Ma 25 juli 14:30u

Beer en Q en K hebben vandaag heerlijk gefietst in Frankrijk. Ik heb laten weten ook een heerlijke zeildag te hebben met (nog steeds) goede voortgang, maar wel in lange broek en vest en “onder de buiskap”. De wind is OZO geworden, kracht 3 á 4 en we varen met een knikje in de schoot richting Fastnet Rock. Snelheden van boven de 7 knopen op de meter. De zee is nog vrij vlak en we gaan er heerlijk overheen. Ik kijk de hele dag al op de klokjes, vanochtend was de tegenstroom 1 ½ knoop, nu is dat teruggelopen tot ½ knoop.

Gisteravond/ nacht nog twee vrachtschepen op AIS. Eerst één met een heel zwak AIS signaal, die met 21 ½ knoop westwaarts voer net ten zuiden van ons. Later één die ons opliep op ruim 8 mijl afstand.

Veel meeuwen om ons heen. Veel meer dan op de heenreis. Vaak in groepjes van 3 tot 6 bij elkaar. Prachtig om te zien hoe ze laag over de golven scheren. Tussen de golven, door de golfdalen en dan, op de stijgwind van een golfberg, schieten ze plotseling omhoog. Het lijkt erop dat ze ons wel opzoeken. Uit nieuwsgierigheid of omdat ze uit ervaring weten dat er nog wel eens wat eetbaars te vinden is rond schepen? Ik weet verder niet wat ze hier precies doen, want ik zie ze nooit iets vangen en zelden op het water landen.

Een paar keer heb ik ook andere vogels gezien, veel ranker en sierlijker, die boven de mast hangen in een kennelijke poging op “die boom” te landen. Maar daarvoor slingert de mast teveel, dus een landing lukt niet. Door het tegenlicht zie ik geen kleuren of tekening, maar het silhouet is des te scherper. Ze hebben een prachtige verfijnde “zwaluwstaart” met lange veren naar achteren.

Fastnet Rock is nog 618 mijl, dat is 112 minder dan gisteren. De (theoretische) afstand van Fastnet Rock naar IJmuiden is 610 mijl. Ik zal het woensdag nog eens goed op een rijtje zetten, maar het ziet ernaar uit dat de ronding van Fastnet Rock wel doorgaat. Tot en met zaterdag wordt goede wind verwacht en in die 5 dagen zouden we er dan al kunnen zijn. Vanaf zondag zijn de verwachtingen iets minder gunstig, eerst veel minder wind, dan ook nog tegenwind. Nou ja, dat is nog ver weg en kan nog veranderen.

Dag 77 Di 26 juli 14:30u

Vandaag is het fris en grijs met veel regen. Maar wel goede wind, 15 tot 20 knopen uit ZO, dus we gaan hard. Fastnet Rock op 466 mijl en dat is 152 minder dan gisteren. IJmuiden via Fastnet op 1076 mijl. Nog maar één derde van de totale afstand van deze etappe. Beer en de kinderen rijden morgen vanuit Frankrijk weer terug naar huis.

Een schip loopt ons op, kruist achter ons langs en passeert op 10 mijl aan stuurboord. Vanochtend heel veel meeuwen rond de boot, wel 50 of 60.

Dag 78 Wo 27 juli 14:30u

Elf weken onderweg! Gisteren, eind van de middag had ik voor het eerst sinds meer dan een week (?) weer wat radioverkeer op kanaal 16.

Midden in de nacht, rond 3u, kruip ik over het dek (in zeilbroek, reddingsvest en aangelijnd) om een bulle talie aan te brengen. Het is koud en nat. Vanochtend om 9u gijpen we naar bakboord. Vannacht zijn zeker 5 schepen langs gekomen. We naderen de monding van het kanaal waardoor de dichtheid aan schepen al toeneemt. We kruisen die scheepvaart omdat we op de zuid kust van Ierland aansturen. Om 12u gijpen we weer naar bakboord. Om 14u rol ik de CCzero weer uit.

Het afgelopen etmaal was in de eerste helft bijzonder snel (gemiddeld > 7 knopen), maar in de tweede helft matig snel (gemiddeld < 3 knopen), met de overgang precies in het midden om 2:30u vannacht. Fastnet Rock op 345 mijl, 121 minder dan gisteren. Het is via Fastnet Rock dan wel 40 mijl omvaren, maar het lijkt erop dat de meer noordelijk koers wel betere wind heeft opgeleverd. En dat het deel van de tijd om de extra afstand te varen daarmee wordt gecompenseerd.

Het moet te doen zijn om zaterdag, bij daglicht, rond de rots te varen. IJmuiden voor het eerst onder de 1000 mijl op 955. We varen koers 75°, iets hoger dan plat voor de wind. In de komende uren zal de wind gaan ruimen en toenemen. Ik heb de CCzero uitgerold en we gaan weer boven de 5 knopen. Dat is wat we nodig hebben.

Dag 79 Do 28 juli 14:30u

Vandaag de hele dag, eigenlijk al sinds gisteravond, gevaren op grootzeil en fok. Eerst voor de wind, toen ruime wind, nu halve wind, op een kalm zeetje. Vannacht zakte de wind weg, maar nu gaan we weer ruimt 6 knopen door het water.

Fastnet Rock is nog 212 mijl vooruit, weer 133 minder dan gisteren. De komende 40 uren worden de enige van deze reis waarin ik bang ben dat we te hard gaan. We moeten niet harder gaan dan 125 mijl in 24 uur (5 ¼ knoop gemiddeld), anders zijn we zaterdagochtend te vroeg bij Fastnet Rock en is het nog donker. Ik wil wel foto's maken van de beroemde rots. Daar is wat licht voor nodig. Er is goede wind voorspeld (15 tot 20 knopen uit W) dus ik ben niet bang voor vertraging ...

Beer en de kinderen zijn gisteren mooi op tijd thuis aangekomen.

Dag 80 Vrij 29 juli 14:30u

Het is inmiddels 3 weken geleden dat we uit New London zijn vertrokken. De derde week was een beetje monotoon. Varen in een rechte lijn langs de rhumbline, bijna continu een ruime/ voor de windse koers en grijs/ ongezellig weer. De derde week naar New York was ook de moeilijkste op de heenreis. Het lekkerste eten (voor de maag) en ook het leesvoer raakt op. En je begint toch vooruit te kijken naar de aankomst. Op de heenreis New York, nu Fastnet Rock. Wel goed dat die mijlpaal er tussen is geplaatst, dat geeft toch wat "kleur".

Er is een gaatje in het grootzeil ontstaan. Het puntje van de zaling is er doorheen geprikt. Net onder de "pad" die de zeilmaker daar nog in het voorjaar op heeft gezet. Ik heb me zitten afvragen hoe dat nou kan, dat de zaling iets lager tegen het zeil komt. Vannacht wist ik het ineens: ik heb de kraanlijn niet losser gezet nadat ik het rif uit het grootzeil heb gehaald. Daarom wordt de giek, en dus ook het zeil, iets opgetild. Bovendien staat het zeil boller en schuurt het harder tegen de zaling. Stomme fout! En dat me dat niet eerder is opgevallen ... (?)

Gisteravond 9u zag ik dat het tweede streepje op het Efoy display is verdwenen. Dat is ruim 6 dagen na het aansluiten van het volle tankje methanol. Dat lijkt alweer een stuk beter dan het

verbruik van het vorige tankje. Komt omdat ik de koelkast toen permanent had aanstaan en het buiten 30°C was. Nu staat de koeling alleen bij uitzondering nog aan en is het buiten maar 20°C.

Vanochtend hebben we een gijp naar bakboord gemaakt en kroop ik alweer over dek om de bulletalie aan die kant te bevestigen. Tot een uur geleden heeft het de hele dag gemotregend.

Fastnet Rock inmiddels op 100 mijl. Het lijkt erop dat we morgenochtend niet voor 7u bij Fastnet Rock zullen aankomen. IJmuiden is nog 710 mijl varen. Sinds gisteren 112 mijl opgeschoten.

Net weer geluid op kanaal 16, het is bijna een evenement. De Ierse Coastguard die aangeeft dat er een weersverwachting wordt uitgezonden op kanaal 64.

Dag 81 Za 30 juli 15:00u

Vandaag komt het verslag iets later want om 14:30u kroop ik nog over het voordek om rif 3 erin te zetten. Ik twijfelde tussen rif 2 of rif 3, maar dit is toch beter, zeker voor de komende nacht als er weer een aantal buien overtrekken. De snelheid is misschien ietsje lager, maar de krachten op het tuig en op de stuurautomaat zijn toch een stuk kleiner.

Gisteren eind van de middag kruiste een Franse vissersboot "Rossoren" mijn pad. Hij was bang dat ik in zijn netten verstrikt zou raken en roept mij op in onvervalst "Allo allo-Engels". Ik zeg hem toe dat ik de koers een stukje verleg. Ik had hem een uur eerder al gezien op AIS maar heb pas visueel contact als hij tot op 1 ½ mijl is genaderd. Zo goed werkt AIS.

Beer vraagt naar mijn ETA (in IJmuiden). Ik houd het op vrijdag 5 augustus, maar er is een kans dat het 4 augustus wordt. De windverwachting voor de laatste 3 dagen is nog niet erg stabiel.

Fastnet Rock

Fastnet Rock (Iers: *Carraig Aonair*: Eenzame Rots) is een klein onbewoond rotseiland in de Atlantische Oceaan, dat het zuidelijkste punt van Ierland vormt. Het eiland ligt 11,3 km ten zuiden van de Ierse kust. Fastnet Lighthouse is de vuurtoren op Fastnet Rock. Een eerste vuurtoren op dit eilandje werd gebouwd in 1853 en verving een vuurtoren op het naburige Cape Clear Island, nadat ondanks deze vuurtoren een grote schipbreuk had plaatsgevonden. De vuurtoren op Fastnet Rock werd gebouwd van gietijzer met een binnenlaag van baksteen. Deze constructie bleek niet sterk genoeg en in 1868 werd de onderkant van de toren verstevigd met metselwerk en nog een laag gietijzer. In 1881 begaf echter een op vergelijkbare manier gebouwde en verstevigde vuurtoren het, waarbij het bovendeele dat niet verstevigd was volledig afbrak. Omdat men bovendien het vuurtorensignaal niet sterk genoeg vond, werd besloten tot de bouw van een nieuwe toren. Deze toren werd van 1897 tot 1904 gebouwd van 2.074 granietblokken, die elk zo'n 1750 tot 3000 kg wogen. Op 27 juni 1904 werd de tweede toren in werking gesteld.



Om 8u vanochtend varen we langs de beroemde Fastnet Rock met Lighthouse onder de kust van Ierland. Het is "Iers weer". Grijs, natte lucht, maar wel net gestopt met regenen. Het is weer boven de 15 knopen gaan waaien, dus we voeren met meer dan 6 knopen snelheid langs. De rots is lelijk, de vuurtoren is lelijk, de foto's grijs en grijs, maar wat doet het er toe. Het feit dat ik daadwerkelijk om de rots ben heengevaren was een hoogtepunt!

Inmiddels ligt de rots al weer ver buiten zicht, 47 mijl achter ons. In de afgelopen 24 uur hebben we 144 mijl gevaren. Op naar Wolf Rock en Lizard Point, eerst nog even de Celtic Sea oversteken en dan langs de Scillies (Isles of Scilly).

Dag 82 Zo 31 juli 8:15u

We bevinden ons in de "separation zone" (een soort middenberm) van het verkeersscheidingsstelsel (TSS) tussen Lands End en The Isles of Scilly (je mag niet "the Scillies" zeggen). Volgens de Shell "English Channel Pilot" is het hier doorgaans rustig en zijn er dagen bij dat je hier over kan steken zonder ook maar één schip waar te nemen. Zo niet vandaag! Ik zie 26 schepen op AIS waarvan er zich 10 binnen 12 mijl bevinden. We zijn net overgestoken, 1 ½ mijl voor 2 grote lelijke vrachtschepen langs en nu voor ons, schuift een ander monster in tegenovergestelde richting naar het noorden. Vannacht hadden we vooral veel vissersschepen om ons heen. Al met al een teken dat we nu echt in de bewoonde wereld zijn teruggekeerd. De Coastguard is alom aanwezig op kanaal 16.

We zijn vannacht ontzettend snel gegaan en hebben Fastnet rock al weer 158 mijl achter ons gelaten. Ik sta op het punt om de klok te verzetten naar UK summer-time (GMT +1).

Om 9u passeert de "JSP Rover" achterlangs op 0,6 mijl. Lands End is duidelijk zichtbaar, hoewel het grijs is buiten met beperkt zicht. Een half uur later hebben we Wolf Rock op 4 mijl, Lizard Point op 22 mijl. Riffen eruit en bulle talie weer aangebracht.

Zo 31 juli 15:30u

We zijn Lizard Point voorbij gevaren bij mooi zonnig weer. De wind komt recht van achteren en is 10 tot 15 knopen. De afstand tot Cap Gris-Nez is 265 mijl, tot IJmuiden 415 mijl. Fastnet Rock ligt al weer op 195 mijl. Dat is 151 meer dan 24 uur geleden. Nog 60 mijl naar Start Point. Sinds Lands End komen we nu ook regelmatig zeiljachten tegen, die langs de kust in tegenovergestelde richting varen. We hebben veel vissende Jan van Genten om ons heen. Ze duiken van grote hoogte in het water. Het zijn mooie vogels een karakteristieke geel/ oranje kop en slanke vleugels. Inmiddels (via 4G verbinding) geappt met Beer/ Tempel4tjes en met de Deltsche Heeren app groep.

Jan van Gent

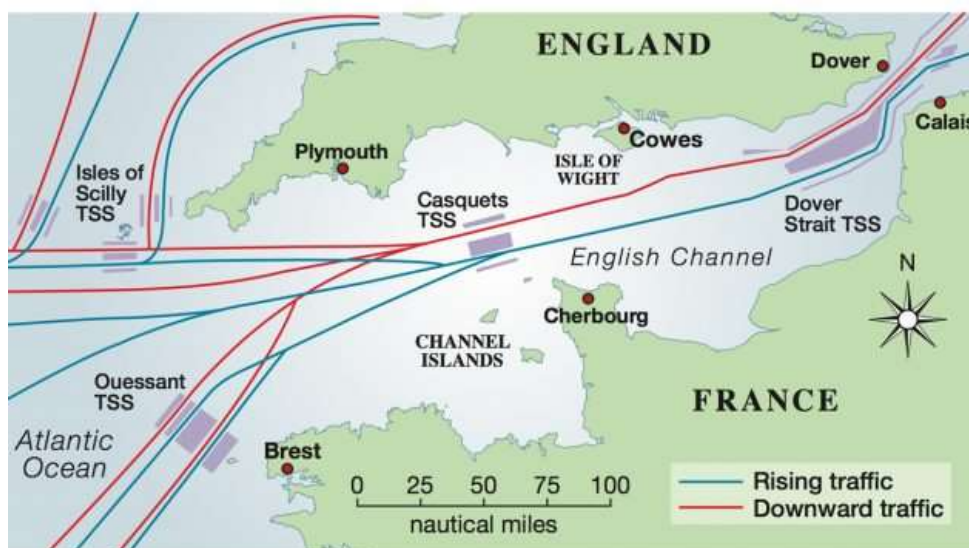
Slanke zeevogel met lange en smalle, spits toelopende vleugels. Volwassen jan-van-gent overwegend wit met zwarte vleugelpunten, gelige kop en zwart omrand oog. Zwarte poten met zwemvliezen. Eerstejaars jan-van-gent geheel bruin; wordt elk jaar wat witter en bereikt na vierde tot zesde levensjaar het volledige volwassenkleed. Duikt van 10 tot 40 meter hoogte steil in water om vis te vangen.



Dag 83 Ma 1 aug 15:30u

Vannacht was het erg druk rond Start Point. Vooral veel vissers, maar ook jachten en vrachtschepen. Bovendien hadden we vol de stroom tegen, dus een vertraagde passage met 3 knopen snelheid over de grond, zelfs met de motor aan.

We varen vandaag met de motor aan. Tot 2 uur geleden was er totaal geen wind, daarna nam ie toe. Inmiddels waait het 15 knopen uit ZW. We gaan met 6 ½ knoop door het water, maar door de tegenstroom slechts 4 over de grond. Ik laat de motor nog even bijstaan om ons er doorheen te duwen. Begin van de avond kan ie weer uit. Cap Gris-Nez op 150 mijl. IJmuiden op 300 mijl. 115 mijl afgelegd in 24u.



Scheepvaart routes in het Kanaal

Dag 84 Di 2 aug 15:30u

We zijn vannacht de scheepvaartroute overgestoken, net voor het scheidingsstelsel (Dover Strait TSS = Traffic Separation Scheme) begint. Het was ontzettend druk op de AIS radar. Op een gegeven moment bijna 100 targets. Maar het oversteken ging soepel en vrijwel in één rechte lijn. Ook hierbij is AIS een geweldige hulp, hoewel je meer binnen achter het schermpje doorbrengt dan dat je buiten op de uitkijk staat.

Aan de overkant, direct buiten de scheepvaartroute, zijn we naar het NO afgebogen. De wind was steeds WZW, dus weer plat voor de wind met de bulle talie erop. Voor het over grote deel met (bijna helemaal) opgerold voorzeil. Cap Gris-Nez is nog 25 mijl verwijderd, IJmuiden nog 175. Weer 125 mijl opgeschoten, effectief.

We naderen de Franse kust bij Cap Gris-Nez en zijn weer een tijdzone opgeschoven naar GMT +2 (Nederlandse zomertijd). Als we het gemiddelde van 4,4 knopen halen zijn we donderdag om 9u (GMT +2) in IJmuiden. Er zit nog wel 12 uur met nauwelijks/ geen wind tussen, dus mogelijk moeten we de motor nog te hulp roepen.



Cap Gris-Nez op de terugreis

Dag 85 Wo 3 aug 16:00u (GMT +2)

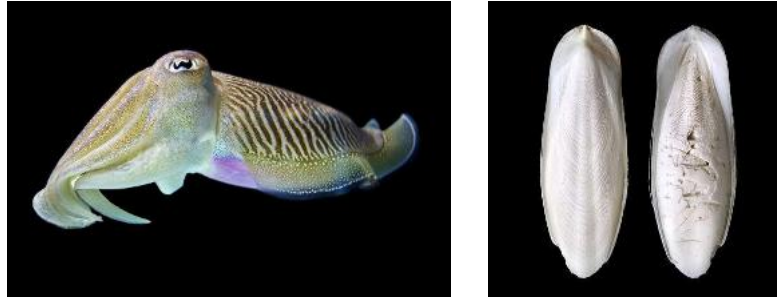
Vannacht heb ik nog het Efoy methanol tankje vervangen voor een volle.

Voor de kust van Calais en Duinkerken kom ik veel Ferry's tegen, 4 ingaande en 4 uitgaande. Op één moet ik wachten totdat ie voorlangs is. Het is te druk om ook maar een oog dicht te doen. Zo nu en dan knikkebol ik wat achter de kaartentafel. Verder verloopt het voorspoedig. Ik zet net de motor aan. De wind is er helemaal uit, zoals al werd aangekondigd in de laatste weersverwachting. Heel misschien valt er laat in de avond nog iets te zeilen. Het ging allemaal razend snel, tot hier. Het is nog 54 mijl naar IJmuiden, 120 minder dan gisteren. Op de motor varen we zo'n 5 knopen door het water, dus het zal nog 11 tot 12 uur zijn voordat we in IJmuiden aan de steiger liggen. Dat is midden in de nacht.

Er drijft hier schier eindeloos veel zeeschuim/ sepia in het water.

Sepia

De zeekatten of sepia's (Sepiida) zijn een orde van weekdieren die behoort tot de inktvissen. Een bekende soort is de gewone zeekat (*Sepia officinalis*). Sepia is ook de naam van een kleurstof die gewonnen wordt uit dit dier.



De poreuze inwendige schelp van zeekatten, *zeeschuim* of *Ossa sepia* genoemd, bestaat uit aragoniet en is opgebouwd uit vele aparte cellen of kamertjes. De schelp geeft niet alleen stevigheid, maar werkt ook als een 'zwemblaas' waarmee het drijfvermogen geregeld kan worden. Aangespoeld zeeschuim wordt vanwege de rijkdom aan kalk graag door vogels gegeten. Het is in de handel verkrijgbaar ten behoeve van kooivogels.

Wo 3 aug 20:30u

Om 18u, ter hoogte van Ouddorp in Zeeland, duiken ineens 2 zeehonden op vlak bij de boot. Ze steken hun kop heel ver uit de golven en kijken rond, alsof ze iets zoeken. Om 19:30u varen we voor de Maasmonding (Rotterdam) langs, zonder problemen. Nu varen we vlak voor Scheveningen langs en zie ik weer een zeehond zijn kop boven water uitsteken.



Scheveningen

Dag 86 Do 4 aug 14:00u

Om 1u afgelopen nacht varen we tussen de havenhoofden in IJmuiden, om 2u ligt BA weer in zijn box. De buurman stond ons op (zijn) dek op te wachten en heeft me geholpen met aanleggen. "We hebben je gevolgd hoor, zegt hij". Van 2:30 tot 6:45 slaap ik aan boord, daar was niet veel van gekomen in de laatste 2 nachten. Om 9:45 kom ik thuis en is er een warm welkom georganiseerd.



Nawoord

Tja, wat valt er achteraf te zeggen over deze tocht? Nog een paar zaken in aanvulling op het verslag misschien.

Na twee jaar uitstel heb ik toch de tocht kunnen maken en is het geslaagd. En het was een prachtige ervaring. Het feit dat ik in IJmuiden in een klein bootje ben gestapt om er helemaal mee naar New York te varen (en ook weer terug, voeg ik er zelf aan toe) is iets dat veel mensen bijna niet willen geloven. Als we het over reizen naar een ander continent hebben, denken we tegenwoordig aan vliegen, niet aan varen. Maar het kan dus nog wel.

De ervaring van zo'n "bijna helemaal lege oceaan" vind ik fascinerend. Zeker vanuit de Nederlandse realiteit, waar zelfs langs een natuurspad elke honderd meter nog een bord met aanwijzingen staat, en het toch wel heel bijzonder is als je gedurende een uur niemand tegen komt, vindt ik het fantastisch om te ervaren dat er ook plekken zijn van enkele honderden vierkante kilometers, waar jij op dat moment de enig mens bent.

Ik had mijzelf in mentaal opzicht goed voorbereid en heb op dat vlak geen problemen ervaren (niet met eenzaamheid, depressieve of angstige gevoelens). In het algemeen heb ik mijzelf, ook bij tegenslag, tot de juiste actie weten aan te zetten. Soms was dat "neem er de tijd voor, denk er eerst goed over na", een andere keer was dat "handel direct voordat het erger wordt". Alleen in de eerste dagen na vertrek merkte ik dat ik toch in een bepaalde stress terecht was gekomen, die ook niet direct over ging doordat de heftige omstandigheden (met 6 Bft tegenwind door het kanaal) op het eerste stuk me geen rust gaven. Dat was een hoeveelheid opgebouwde spanning rond het vertrek (gaat het nu wel echt gebeuren; afscheid nemen van baan; ben ik wel goed voorbereid), waarvan ik me niet helemaal bewust was. Het ging pas langzaam over na Cap Gris-Nez.

De aankomst en het verblijf in Horta op de Azoren was een belevenis. Tussen al die zeilers! Aankomen in New York was het absoluut hoogtepunt, inclusief het verblijf in de Marina's aldaar. De tocht over de East River en Hell Gate naar de Long Island Sound was heel bijzonder om te doen. Na die hoogtepunten lag mijn focus al snel weer op (voorbereiding van) de terugreis. Ik was immers nog maar halverwege het avontuur. Daarmee raakte het plan om ook nog naar Newport te zeilen snel op de achtergrond, maar dat was een bijzaak.

De ervaringen om dolfijnen, een schildpad en walvissen tegen te komen “in het echt” ware fantastisch. Zoveel leuker dan een dierentuin!

De belevenissen met de stuurautomaat zijn een verhaal apart. In de verslagen is er al veel aandacht aan besteed. Maar overall heeft het toch goed gefunctioneerd. Van de 1640 uur op zee (deze tocht alleen) heeft de stuurautomaat 1640 uur gestuurd. En op enkele incidenten na werkte dat prima en betrouwbaar. Voldoende reserve materiaal (als het gaat om tiller drive, inclusief alle bevestigingen/ draaipunten) is zeker aan te raden! En bedenk dat het vooral het ondenkbare is dat kapot gaat.

Is zo’n tocht dan niet gevaarlijk? Ja, het gevaar ligt natuurlijk op de loer. Maar hoe beter je deze gevaren erkent, hoe lager het risico. Ik heb mij in de voorbereidingen en tijdens de tocht heel “defensief” opgesteld, bewust van de mogelijke gevaren en risico mijndend. Aan dek buiten de kuip was ik altijd aangeliend en had ik altijd één hand voor het schip, de andere hand voor mezelf. Mijn weerinformatie (via “Iridium Go” en “Predict Wind” app) was uitstekend. Mijn credo was: voor 30 knopen wind (~7 Bft) wijken we uit, voor 35 knopen wind (~8 Bft) varen we om (dagen als nodig is). Ik heb in de meeste gevallen vroeg gereefd en geen haast gemaakt weer meer zeil te gaan voeren.

Ik had goed nagedacht over uitrusting en veiligheidsmiddelen. Veel geïnvesteerd in de stroomvoorziening (brandstofcel; zonnepanelen; dynamo op motor; accu’s en acculader). Satellietelefoon om te allen tijde goede informatie aan boord te hebben over het weer, maar ook om (geautomatiseerd) twee keer per dag een positiebericht naar de wal te sturen en voor de overige communicatie. Vernieuwde marifoon antenne op de mast, inclusief betere (dikkere) bekabeling, twee reserve antennes waarvan er één permanent op de achter preekstoel was bevestigd (incl. antenne kabel naar de navigatie tafel). Een goed, betrouwbaar AIS instrument (en goede VHF antenne splitter) dat weinig stroom verbruikt. Up to date Navionics kaarten op de iPad (met de telefoon en een tweede iPad als back-up), met een externe GPS ontvanger (Bad Elf). Een EPIRB, maar ook een PLB aan m’n reddingsvest (soort “mini EPIRB”). Een automatisch reddingsvest met harnas (en life lines) en nog twee in reserve. Uiteraard een recent gecontroleerd reddingsvlot en vuurpijlen.

En het heeft goed uitgekapt. Ik ben veilig teruggekomen en kijk tevreden terug op de reis 😊

--- +++ ---

Met BA naar NYC, in cijfers

STW = Speed Trough Water

SOG = Speed Over Ground

1 Van IJmuiden naar Horta

Vertrek op 11 mei, aankomst 28 mei

Tijd op zee	400	uur		
Afstand (langs rhumb line)	1650	NM	Gemiddelde STW	4,1 knopen
Afstand (langs gezeilde track)	1900	NM	Gemiddelde SOG	4,8 knopen
Motor uren	60	uur	Diesel verbruik	75 liter

Ongeveer 60% van de tijd aan de wind gevaren.

2 Van Horta naar NYC

Vertrek 2 juni, aankomst 25 juni

Tijd op zee	550	uur		
Afstand (langs rhumb line)	2200	NM	Gemiddelde STW	4,0 knopen
Afstand (langs gezeilde track)	2600	NM	Gemiddelde SOG	4,7 knopen
Motor uren	80	uur	Diesel verbruik	106 liter

Ongeveer 40% van de tijd aan de wind gevaren.

3 Van NYC naar New London

Tussen 30 juni en 6 juli (over Long Island Sound, in etappes)

Tijd op zee	30	uur		
Afstand (langs rhumb line)	150	NM	Gemiddelde STW	
Afstand (langs gezeilde track)	150	NM	Gemiddelde SOG	5,0 knopen
Motor uren	12	uur	Diesel verbruik	17 liter

4 Van New London naar IJmuiden

Vertrek 8 juli, aankomst 5 augustus

Tijd op zee	660	uur		
Afstand (langs rhumb line)	3300	NM	Gemiddelde STW	5,0 knopen
Afstand (langs werkelijke track)	3600	NM	Gemiddelde SOG	5,5 knopen
Motor uren	85	uur	Diesel verbruik	112 liter

Ongeveer 5% van de tijd aan de wind gevaren.

Totalen

Vertrek 11 mei, aankomst 4 augustus, <86 dagen waarvan 68 op zee.

Tijd op zee	1640	uur		
Afstand (langs rhumb line)	7300	NM		
Afstand (langs gezeilde track)	8250	NM	Gemiddelde SOG	5,0 knopen
Motor uren	237	uur	Diesel verbruik	310 liter