



Zoals jullie intussen al gelezen hebben in het Zeezwaluw Suffertje nr 9, zijn we veilig met de Zeezwaluw aangekomen in Cherbourg op het vasteland van Frankrijk. Maar om daar te komen hebben we weer een aardig stukje moeten zeilen over die grote vijver die ze de Atlantische Oceaan noemen. Voor we jullie vermoeden met de 2^{de} etappe van onze Atlantische Oceaan oversteeek van west naar oost, eerst nog ons "Intermezzo" op de Azoren.



To-do-list

Na



met

aankomst en de negatieve testuitslag op Covid-19, mochten we van het quarantaine dok verplaatsen naar de gewone kade voor het havenkantoor.

Daar konden we beginnen met het uitzoeken van de klussen die noodzakelijk waren i.v.m. de opgetreden "uitdagingen" die er tijdens de reis naar de Azoren waren ontstaan. We hebben al beschreven dat het 2^{de} voorstag weer helemaal OK is en ook het lummelbeslag was gerepareerd. Beiden moesten natuurlijk nog wel "even" geplaatst worden. Het stag plaatsen ging perfect. Voor het omwisselen van het tijdelijke lummelbeslag voor de gerepareerde, moest het grootzeil van de giek op dek om er fatsoenlijk bij te kunnen komen. Weer met de nodige hulplijntjes was ook dat klusje in een halve dag geklaard. Nu het grootzeil van de giek was, kon ook de tijdelijke reparatie van de neerhouder met adequate onderdelen tot volle tevredenheid worden afgerond.

Ook het grootzeil kreeg een inspectiebeurt. Tijdens onze oversteeek, merkten we dat er 2 (van de 4) zeillatten uit het grootzeil verdwenen waren. Wanneer dat gebeurd is/was konden we niet bedenken. Gelukkig hadden we nog in de onuitputtelijke magazijnen wat "je weet maar nooit" spullen een compleet setje zeillatten liggen van een zeil dat we al lang niet meer hebben. Het was dezelfde breedte lat dus even op maat zagen, mooi afronden en de scherpe kantjes verwijderen, zorgde ervoor dat we weer 4 keurige zeillatten in ons bejaarde Dacron grootzeil hebben. Oorzaak van het verlies? Bij de één was de pocket waar de lat inzit op het einde door geschavield. De lat had via de zijdeur dus de vrijheid gekozen. Een stevige reparatie met spinakertape, loste dit probleem op. De andere lat was waarschijnlijk gewoon uit de pocket gewipt en weggevlogen. Kortom het zeil is nu weer perfect en klaar voor de volgende tocht.



De motor kreeg een grote beurt (na 100+ draaiuren) en de koelwaterpomp nieuwe sealtsjes en kan er weer jaren tegen. De noodzakelijke (verdachte) deknaden werden uitgekrabd en voorzien van nieuwe kit tot beide tubes kit leeg waren. Helaas alleen Sikaflex® te krijgen in Horta dus de rest moet wachten tot Europa, ach wat vonden we dat erg





Opnieuw leren om gezellig te buurten bij elkaar

Maar, we hebben niet alleen geklust aan ons drijvend huisje, we hebben ook voor het eerst weer bezoek bij ons aan boord gehad en zijn zelf op bezoek geweest. Sinds maart, de start van de Corona pandemie was dat onmogelijk. Doordat in Horta iedereen bij aankomst getest wordt op Covid-19 en pas de vrijheid krijgt bij een negatieve uitslag (dus geen Corona) én er geen Corona besmettingen in Faial zijn, kan je dus gewoon bij elkaar op bezoek gaan. Een beetje een onwerkelijk situatie om deze "vroeger" gewone alledaagse bezigheden na zo'n lange tijd opnieuw te moeten leren. Maar zo was het wel. Gelukkig wen je daar snel weer aan moeten we constateren. Gezellige buurten zit in de Hollandse genen, denken we.

We waren niet elke dag aan het feesten hoor, het regende ook wel eens en moesten we binnen spelen!

Er liggen op het moment dat wij in Horta zijn, veel Nederlandse schepen. Uit de US of de Carieb komen zeilen net als wij maar ook een aantal schepen zijn vanuit de Kaapverdische Eilanden gekomen. Zij besloten hun tocht richting Carieb af te breken (alle landen zitten daar nog op slot) om weer richting Europa te varen en daar betere tijden af te wachten. Gezellig buurten was dus weer mogelijk en daar werd ook dankbaar gebruik van gemaakt. We ontmoetten hier in het quarantaine dok de "SY Seline" al met Marjolein & Jan Paul. We waren 2 dagen voor Horta middernachtelijke "koerskruisers" geweest. Nu konden we even gezellig bijkletsen, maar nog wel op afstand op de kade. De "SY Linde", met Carla en Hans lag op de ankerplek en de "SY Zahree" waar we onderweg digitaal contact mee hadden, was intussen alweer op weg richting Nederland, net zoals andere ons bekende boten. Later ontmoetten we de bemanningen van de Aquamarijn, de Pien (Toon & Marij en dochtertje Wende) en de Ben-NI met Mariëlle & Han en de Wings alle 4 de zeilboten waren uit Kaapverdië gekomen. De 2 solozeilers Johan met "SY Regina" kwam uit de Carieb en Camille van de "SY Yngeling" uit Nederland. Kortom uit alle windstreken in Horta bijeen.



De Ben-NI Gin & Tonic traditie

In de Kaapverdische Eilanden tijdens de lock-down, waren Mariëlle & Han voor de vrijdag avond sundowner borrel een traditie gestart. Namelijk de "Gin en Tonic avond". Ze hadden er al aardig wat gehost want de telling was begin 20 toen wij de eerste keer bij hen aanschoven.



De G&T begon zo rond 5 uur. Netjes opgepoetst en helemaal in voor een gezellige avond streken we neer in de kuip van buurboot Ben-NI. We waren één van de eerste gasten en konden een leuk



plekje uitzoeken. Na ons druppelden de bemanningen van de "SY Wings", Carla & Hans, Camille en Johan en Teri en Tom van de Amerikaanse "SV Paradise" ook binnen. Zoals altijd gaan er een hoop makke schapen in een hok en het was gezellig druk in de kuip van de Ben-NI. De gesprekken kwamen snel opgang en vlotten nog beter nadat de eerste G & T's waren genuttigd.



Teri en Tom kwamen met een geheimzinnig tasje uit hun dinghy stappen en Tom verdween samen met Han rap in de kombuis. Niet veel later werd er een giga-schaal met tonijn in een olijfdressing en zwart vulkanisch zout besprenkeld, opgediend.

Na Tom's uitleg over de oorsprong van dit gerecht en zijn vrouw Teri roemend om haar "meester-visvrouw" job, mochten we aanvallen. Het eetfestijn ging gepaard met een handicap, iedereen kreeg namelijk stokjes!!!

Het laat zich raden dat het wel enig geduld en handigheid vergde voor je een overheerlijk stukje glibberige tonijn in je mond gemanoeuvreerd had Maar dan proefde je ook wat, zaalig!!!

Han aan het fotograferen



de tonijn schotel



Tom na gedane arbeid



Trouwens de entertainer van de avond was de Amerikaanse spraakwaterval Tom. Hij was helemaal in zijn element om de gastheer en -vrouw en de rest van de verzamelde live aboards continue met smeulige verhalen te overladen. Gelukkig allemaal nette hoor! Ondertussen bleven Mariëlle en Han onvermoeid de G & T's aanvullen. Maar uit de kombuis verscheen ook een continue stroom van overheerlijke hapjes. Zoals overheerlijke zelfbereide Pestosaus en maanbrood naar eigen recept. Voor ons was het een onvergetelijke en gezellige avond met medezeilers in Corona-vrije omstandigheden. Maar om 11 uur vonden we het toch welletjes en zochten schuifelend onze weg terug naar de voorliggende buurboot de Zeezwaluw.



2 week later hebben we Mariëlle en Han uitgenodigd om bij ons te komen borrelen. Omdat het ook een vrijdag was, hebben we hen verrast op ook een G&T avond maar dan aanboord van de Zeezwaluw. Dit keer werden zij verwend en hoefden niet te rennen om alle gasten tevreden te houden. Met heerlijk hapjes, een drankje en een goed gesprek, was het zomaar laat voor we alleen achterbleven op de Zeezwaluw. Heerlijk was het om weer net zoals vanouds te kunnen genieten van bezoek aanboord! Helaas hebben we van dit heuglijke feit geen foto's.

Beslissingen en het leger wordende Horta



We zaten tot vlak voor vertrek nog steeds op de wip of we nu richting Portugal zouden zeilen of naar Nederland. Beide scenario's waren in detail uitgewerkt en bekeken. Maar toen het aantal Corona besmettingen overal weer oplaaide en regels strakker werden i.p.v. versoepelden.





We zagen een nieuwe lock-down of reisverboden al in het verschiet liggen. Ook Portugal had meer besmettingen en de teugels werden ook daar aangehaald.

Als Nederlands ingezetene mag je altijd in je eigen land terugkeren en daarom besloten we om in deze situatie toch voor Nederland te kiezen. Bij onverwachte ziekteverschijnselen zouden we op de plek zijn waar we de juiste zorg konden krijgen. Portugal is dan lastiger als buitenlander en ook de Nederlandse zorgverzekeraars neigden bij een 2^{de} golf, meer en meer tot het niet willen vergoeden van Corona gerelateerde declaraties. De beslissing was moeilijk, dat kunnen we wel vertellen! Gelukkig hadden we 2 dagen na onze beslissing om naar Nederland te gaan, al de zekerheid van een winterplek in de stad Groningen. Dat was voor ons gevoel een prima plek. Alle winkels op loopafstand evenals bus, trein en ziekenhuis. Geen oranje- of rode omgeving tijdens de overwintering in Nederland zoals het op dat moment leek.



Kanaal in Groningen



De zo goed als lege ankerplaats van Horta

Intussen wordt de drukke ankerplaats naast ons heel langzaam leger. De ene na de andere Nederlandse zeilboot kiest bij goede weersvooruitzichten het ruime sop richting Europa. Heel langzaam zijn we samen met de Ben-NL nog één van de weinige schepen aan de kade, terwijl de ankerplaats op 2 schepen na ook leeg is geworden.

Waarom wij dan nog niet weg zijn?

Wij zaten te wachten op een nieuw scharnier voor de Monitor windstuurinstallatie uit de UK. Aangezien de Corona ook hoogtij viert in de UK zijn de omstandigheden om iets per expres te verzenden nog steeds aanwezig, maar het "expres" had iets andere condities dan gebruikelijk. De Ben-NL lag te wachten op een nieuw onderdeel voor hun elektrische stuurautomaat uit Nederland. Maar rond de 20^{ste} september leek er een goed weerwindow te zijn. Gelukkig hadden beide schepen hun onderdelen ontvangen en geïnstalleerd. We zouden gezamenlijk op 23 augustus uit Horta te vertrekken.



Als afscheid van Horta, zijn we voor de lunch samen op 21^{ste} nog een keertje naar Peters Café Sport gewandeld. Iedereen bestelde fruit du mer met salade en frietjes. Helaas zaten er veel mosselen en andere schelpdieren bij waar Ineke allergisch voor is. Maar geen nood, Ineke werd van haar schelpen verlost terwijl haar bord overladen werd met moten gebakken vis van de anderen. Het was een genoeglijke en heerlijke maaltijd en voldaan wandelden we terug naar de schepen. Uitbuiken in de kuip wat ons nog restte!



Vertrek uit Horta, een spetterende start
Echter, wij vertrokken niet op de 23^{ste} maar
de Ben -NL wel. We wilden nog 2
dagen wachten om een depressie
de kans te geven voor ons langs weg
te trekken.



Omdat de Ben-NL redelijk wat wind nodig
heeft om te kunnen zeilen besloten zij wel te
gaan.

Op zondagmorgen hebben we hen uitgezwaaid
tot ze de haveningang uit waren. Nu wij nog

Het weer bleef gelukkig doen wat het moest en
ons vertrek op de 25^{ste} kon doorgaan. De dag
voor vertrek nog even wat vers fruit en brood ingekocht en om 11 uur werd Mr. Perkins wakker
geschud en gingen de lijnen los.

Een half uurtje later werd het grootzeil buiten de marina breakwater gehesen. Net op dat



De Ben NL vertrekt

moment "tochtte" het
een beetje door in de
zeestraat tussen de
eilanden Faial en Pico.
18-24kn dus gelijk
maar 2 reven in het
grootzeil en de motor
kon weer af. We
liepen als een speer in
de stuitende golven
en besluiten even te
wachten met het
voorzeil bij te
trekken. Met de hand
sturend, hadden we 2
uur later al bijna 14



mijl afgelegd op alleen het flink gereefde grootzeil.

Nadat we de zeestraat tussen Pico en Faial achter ons hadden gelaten, werd de wind wat
gezapiger en konden we meer ontspannen. Om 4 uur 's middag kon eindelijk het voorzeil worden
uitgerold. De vertrekstress is intussen
over en de van te voren gemaakte
boterhammen vinden gretig aftrek.

In rustiger water koersten we op de
noord-westkaap van Sao Jorge af. Deze
kaap rondon was prachtig ondanks de
onrustige oceaan door de grote diepte
verschillen en de stromingen langs beide
zijden van het eiland. Het landschap is erg
ruig en afwisselend.

In de avondschemering komen we in de
buurt van de zuidkust van Graciosa het laatste eiland wat we tegenkomen voor Europa.



Noord-west kaap van Sao Jorge



Via de oostzijde gaan we Graciosa ronden. Om middernacht zitten we in de lij van het eiland en raken daarmee ook in de lij van de wind. Totaal geen wind meer maar wel een kluts-zee terwijl de stroming ons Zeezwalwtje verzet in een richting die we niet willen. Na 4 uurtjes assistentie van Mr Perkins zijn we Graciosa voorbij en kunnen we de juiste koers naar Europa oppakken. Voor de komende 1000+ mijlen is er geen eiland meer in zicht.

Zoek de verschillen in overtochten

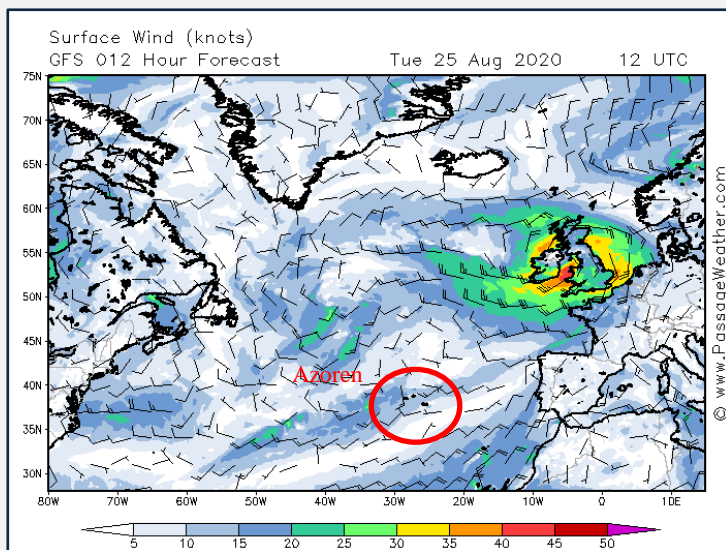
Net als we in het eerste deel van onze Atlantische Oceaanoversteek van west naar oost hebben gedaan, gaan we jullie niet vervelen met dag tot dag logboekgegevens. Saai en het zegt ook nog nix! We willen onze tocht omschrijven in de verschillen tussen oversteek deel I en deel II, dat lijkt ons veel interessanter.

Overal gegevens

Onderwerpen	Oversteek deel I Martinique-Horta	Oversteek deel II Horta-Cherbourg
Duur van de reis	27 dagen	12 dagen
Aantal gezeilde mijlen	2760Nm	1440Nm
Motoruren	114,25	107,5
"Uitdagingen"	4	Geen
Temperatuur gem overdag	33°-30°	30°-16°
Weersomstandigheden	Veel zon weinig regen	Veel regen weinig zon
Zeilvoering	Grootzeil + high aspect fok	Grootzeil + high aspect fok
Aankomst	Midden in de nacht	Midden in de nacht

Zoals je kunt zien in bovenstaande tabel, zijn het 2 verschillende oversteken geweest. Qua duur, afstand en weersomstandigheden. Dat was voor ons niet zo verbazingwekkend.

Het eerste deel van de oversteek was volkomen nieuw voor ons, maar de te verwachten afstanden en (weers)omstandigheden waren perfect omschreven in World Cruising Routes van Jimmy Cornell en kon worden gedistilleerd uit de Pilot charts. Daarmee én omdat Riens al jarenlang de dagelijkse weersverwachting/omstandigheden op de oceaan gevolgd had, konden we ons vertrek tijdstip goed kiezen. Het was alleen wat later dan normaal door de pas late vorming van het Azoren Hoog. Lichte weersomstandigheden (zeilvoering; grootzeil en highaspect fok) met als gevolg een langdurige tocht, het zoeken naar wind met aardig wat motoruren. Ware windsnelheden waren van 0 tot maximaal 16kn en meestal inkomend 120° over bak- of stuurboord.



Het tweede gedeelte van de oversteek was voor ons wat bekender. We hadden al 3 x de tocht van de Azoren naar Europa of de Canarische Eilanden gemaakt. Maar nog niet noordelijker dan Lissabon, naar Nederland is langer en zou gevarieerdere weerssituaties

hebben volgens onze info.



Het belangrijkste van deze oversteeek (Azoren-Europa) is, om met een redelijk rustig weerbeeld en zonder heftige, snel trekkende depressies te starten.

Nadat we de 4 belangrijke reparaties in Horta naar tevredenheid hadden uitgevoerd, kwam er al redelijk snel een weerwindow. Het uiteindelijke vertrek schoven we 2 dagen op i.v.m. een overtrekkende depressie op onze koerslijn.

Onze zeilvoering was opnieuw met het high-aspect voorzeil i.v.m. de te verwachten halve wind of aan-de-windsekoersen en hogere windsnelheden. De ware windsnelheden lagen inderdaad veel hoger, namelijk van 0 tot 25kn en in vlagen richting 30-32kn. Dat klinkt niet veel maar op halve of 60° aan de wind zeilend met een klutserige zee en hoge deining, voelt dat als veel meer en moet je al snel flink reven.

Meestal zeilden we met 2 reven in het grootzeil, sporadisch met 1 en nooit vol. We probeerden de wind half of net van bakstag te laten inkomen. Maar dat lukte niet altijd. Deze trip hebben we voor het eerst in ons zeilersleven met 3 reven in het grootzeil en een puntje fok gevaren. Dat was best spannend voor ons en de Zeezwaluw, maar ze liep prima.

Toch waren we gespannen toen de wind echt aantrok tot een 25Kn en om de beurt zaten we een uur achter het roer om in de gaten te houden of de Monitor de harde vlagen en hoge golven wel aankon. We konden als we merkten dat het fout zou gaan, direct ingrijpen en zelf het roer overnemen. Dit wachtsysteem kost wel veel energie als je allebei elk een uur op- een uur afwacht bent, in kluts zeeën met rare hobbelende bewegingen. De "af-wacht" rustte in volle uitrusting een uurtje uit op een dik kussen in de kuip of ging even volledig gekleed boven op het bed liggen. Van echte rust kwam dan weinig terecht met het gierend huilen van de wind, het gekletter van de regenbuien en het geluid van brekende golf toppen. (geen foto's helaas)

Gelukkig heeft de Monitor (windstuurinrichting) deze periode weer met glans doorstaan, geen krimp gegeven en dartelden er als troost regelmatig grote dolfijnen uit de golven.

Ons grootzeil had altijd al 3 reefpunten maar pas 3 jaar geleden hebben we het 3^{de} rif bedrijfsklaar gemaakt als voorbereiding op deze Atlantische Oversteek van oost naar west. Wat waren we nu blij dat we het 3^{de} rif hadden en konden gebruiken! Je neemt een aardig stuk zeil weg wat zoveel scheelt in dit soort omstandigheden, ongelooflijk. We hebben bijna 2 volle dagen met 3 reven gezeild en haalden toch nog hoge dag afstanden (168nm).

Vermoeidheid

Het deel van de Carieb naar de Azoren duurde lang maar door de achterlijke wind die niet hard was, kwamen we prima aan onze rust en slaapuren toe. Van Azoren naar Europa vroeg veel meer van onze krachten, zowel lichamelijk als geestelijk. We waren steeds op ons qui-vive voor windschiftingsen en weersveranderingen. Als we koers moesten wijzigen, gijpten we meestal (de



wind van achteren laten blijven inkomen als je meer dan 100° koers gaat wijzigen). Deze zeil-manoeuvere deden we altijd met zijn tweetjes. Op de Zeezwaluw staan de grootschootlieren aan dek voor de buiskap.





Dus iemand is (aangelijnd) aan dek om de gijp "netjes" te laten verlopen (grootschoot en bulle talie los en weer vast te sjoeren) terwijl de stuurman/vrouw zich aan het roer bezighoudt met de overstag manoeuvre en fok en bakstagen bediend. Als die manoeuvre 2 of vaker vlak achter elkaar moet gebeuren vanwege een uitwijkmanoeuvre voor een vrachtschip, dan ben je echt bekaft! De weersomstandigheden wisselden ook veel sneller dan op het eerste traject en de korte of gebroken slaapuren nekt je dan behoorlijk.

Klimaatverandering

Vanaf de start van de Azoren was het de eerste dagen nog gewoon heerlijk zonnig weer met en zonnetje en wat lichtere winden. Voor ons was het gewoon in je korte broek en polo buiten zitten en 's avond als het donker en vochtiger werd een vestje of zeiljas aan, zoals we gewend waren op het eerste traject. Maar gaande weg werd het "kouder", het warmte ondergoed (hemd en lange broek) kwam uit de kast en werden aangetrokken. Eerst alleen 's nachts maar al snel ook overdag. Niet veel later volgde over het warmte ondergoed het fleec vest en lange broek en tot slot over dat pakkleiding nog eens ons complete zeilpak! Kijken we op de thermometer en is het "slechts" 16 graden, oei wat hadden we het koud. Zelfs de fleec handschoenen en de Boerenbontmuts vinden aftrek. Ook de vele lagen kleding went weer snel net als het wijder moeten zetten van ons harnasje om over al die lagen kleding te kunnen worden vastgespeld. (note: we zitten aangelijnd in de kuip tijdens onze wachtjes)

Regen en mist

Ook hadden we soms uren of een hele dag regen en dat is niet echt leuk. Zeker als blijkt dat het zeilpak na jarenlang in de kast geleefd te hebben, niet meer echt waterdicht is of de regen in straaltjes via je pet in je kraag loopt. Maar we klagen niet hoor!

Voor het eerst in 6 jaar hebben we ook weer ervaren wat dikke mist is. Anderhalve dag zaten we in potdichte mist en helemaal geen wind. Alle zeilen gaan naar beneden en Mr. Perkins mocht aan het werk. Wat waren we blij dat we AIS (Automatisch Identificatie Systeem) hadden, want nix zien of horen vergt ook veel van je zenuwen. Nu konden we zien of er "targets" in onze buurt zaten,



op welke afstand, koers en hoe ze heetten. Wonderbaarlijk genoeg, geen targets de hele mistige periode. Uiteraard blijkt uitkijken met je oogjes, noodzakelijk want niet elk zeilschip of visser is uitgerust met AIS.

Dichter bij Europa

Eénmaal in de buurt van Europa, signaleren we meer en meer snel varende vrachtschepen (targets) op de AIS. Vaak volgen ze een zelfde koers, bijv. richting Middellandse Zee of Het Engels Kanaal.





Naast meer scheepvaart merken we ook meer en meer de getijden werking die elke 6 uur wisselt. Soms gaan we hard en dan weer een poosje erg traag.

In de buurt van de Kanaaleilanden komen we naast de giga-stromingen ook de eerste snelwegen voor beroepsschepen tegen. Bij Quessant, boven Alderney en zo'n 70 mijl voor Calais is de beroepsvaart verplicht binnen de ingestelde shipping lanes te blijven.

Buiten deze gebieden hebben ze wat meer vrijheid maar in de praktijk gaat elk schip van lane tot lane op min of meer dezelfde koers.



Met onze koers naderen we de dubbele "snelweg" zo'n 50 mijl boven Quessant en gaan die over de volgende 100 mijl kruisen. De eerste indruk is of we twee kudde op hol geslagen olifanten gaan doorkruisen. De AIS brengt alles mooi in beeld terwijl we min of meer parallel aan de routes blijven varen.

Elk gaatje dat in de kudde valt wordt benut en langzaam kruisen we de brede "snelweg" over en komen met onze koerslijn keurig aan de zuidzijde uit.

Uiteraard speelt zich dit in de nacht af.

Het voordeel is dat de navigatie lichten van de schepen je duidelijk laten zien of je al "over" bent of niet. Hoewel de beroepsvaart in deze gevallen voorrang heeft zien we toch dat ze af en toe met een kleine koerswijziging wat meer ruimte voor ons maken. Op een gegeven moment signaleerde onze elektronische uitkijk 78 Targets!!



Uiteraard gebeurt dat altijd 's nachts, dus dat was weer een nachtje met gebroken slaapuren en periodes met 2 man uitkijken en heel veel "gijpen" om uit te wijken of weer een bootje verder te komen.

Gelukkig gaat dat ook weer over en konden de dag erna wel wat rustiger aan doen en wat bijslapen. Als de dag aanbreekt zien we Guernsey aan de horizon verschijnen en hebben de sierlijke Shearwaters, die ons begeleiden vanaf Horta, plaats gemaakt voor de zeemeeuwen zoals we die kennen. Een beetje thuisgekomen dus.

De inwendige mens

Net



als voor de start van het eerste traject hadden we weer 5 maaltijden voor 4 personen (is dus 10 maaltijden voor ons beiden) voorbereid die in Zip-Lock zakjes en/of bakjes in de koelkast of in de vriezer lagen te wachten op verorbereiding. Met de snel wisselende omstandigheden op dit traject waren we dubbel blij met de maaltijden die alleen even opgewarmd hoefden te worden om een uitstekende en smakelijke maaltijd te hebben.



Dit keer hadden we de 5 volgende voorbereid: [Pasta Bolognese](#), [OMNIA schotel met gehakt en aardappelpuree](#), [Beefstew met groente en aardappelen](#), [Hutspot met gehaktbal](#), [Chili Con Carne met rijst](#) (i.p.v. met bruine bonen).

Note: tijdens onze wachtperiode in Cherbourg hebben we al onze favoriete "[voorbereide maaltijden voor lange zeereizen](#)" uitgewerkt in Pdf en als nieuwe tab onder [Kombuisgeheimen](#) op de website gezet. De 5 bovenstaande zitten daar uiteraard ook bij. Gemakkelijk te downloaden. Ook wat tips over bewaarcondities etc.

De stop in Frankrijk, in de marina van Cherbourg

De stop in Cherbourg werd ingegeven door de weersvoorspelling die we op 5 september via de satelliet telefoon binnen hadden gehaald. Dit keer geen harde wind als spelbreker om rechtstreeks door naar IJmuiden te zeilen, maar bijna geen wind. Aangezien we al 100 uur op de motor hadden gevaren zou nog eens de mogelijkheid van 2 of 3x 24 uur op de motor niet mogelijk zijn. De dieseltank is niet onuitputtelijke. Het risico nemen om door te gaan en "droog" te komen staan vonden we onverantwoord.

Ook vonden we zelf dat we wel even toe waren aan "uitrusten en bijkomen" na alle inspanning van de afgelopen 12 dagen zeilen. Dus koers gezet naar Cherbourg waar we op 6 september om 2 uur in de nacht binnenliepen met 20kn wind. De stroming hadden we wel mee. Door het water liepen we 4kn en op de GPS 10 helemaal tot na de buitenste grote breakwaters van Cherbourg. Als nieuwigheidje zagen we dat de aanloopton had plaatsgemaakt voor een virtuele ton die alleen op de AIS zichtbaar was als mikpunt voor de lichtenlijn die naar de haven leidt.

De wind was zelfs in de voorhaven met 20Kn nog een beetje veel om het grootzeil netjes te laten zakken. Dus zo goed en zo kwaad als het ging, snel naar beneden laten zakken en "opgeknoopt" op de giek kwamen we binnen. In de Marina konden we een mooi plekje langs de buitensteiger innemen. Hier was er weinig te merken van de heftige omstandigheden buiten op zee.



Na een aankomst drankje in de kuip vlug te kooi! We waren zelfs te moe om het standaard aankomst ritueel: Knakworstjes met mosterd te eten. Heerlijk weer samen onder het dekbed kruipen om pas 9 uur later wakker te worden. Het is dan zondag en het is erg rustig in de Marina. 's Middags op het havenkantoor blijken we nog in hun systeem (2003) te staan dus inchecken was zo gepiept. 4 dagen betalen want zolang willen we wel uitrusten!



Geen vragen over waar we vandaan kwamen of heengingen, papieren vorige haven of onze negatieve Covid-19 uitslag willen zien. Zelfs geen verzekerings- of eigendomspapieren want we zaten nog in het systeem

We kregen een leuk papieren tasje (alles is Eco-vriendelijk in deze marina) met informatie over de Marina, de stad, plattegrond en een kaartje van de marina met als kers op de taart ook nog 2 pakjes petit-four, geweldig. Hallo welkom in Europa en een wel heel erg gastvrij Cherbourg in Frankrijk.

Hoe wij het ervaren hebben



Terugkijkend op deze tocht zijn we heel blij met het gemak van de voorbereide maaltijden, dat alles, ondanks de dagen met wat zwaarder weer, heel gebleven is (geen "uitdagingen" dit keer) en het gemak van de AIS die het peilkompas volledig verdrongen heeft. Extra mooi de kapen van de Azoren Eilanden, het gezelschap van diverse soorten shearwaters die elke dag weer even opduiken, de dolfijnen die van groot weer terug zijn bij de kleinere Europese soorten.

Minder mooi is dat we nog even moeten wennen aan de kou van 20C.

Wordt vervolgd

Riens en Ineke Elswijk ab SY Zeezwaluw