



Het eerste deel van onze Atlantische Oversteek van west naar oost, van Martinique naar Horta op de Azoren, hebben we afgerond. We liggen alweer anderhalve week met lijntjes vastgeknoopt aan de kade van Horta. Deze week is, net als de voorgaande weken sinds vertrek op 6 juni uit Le Marin, omgevlogen.

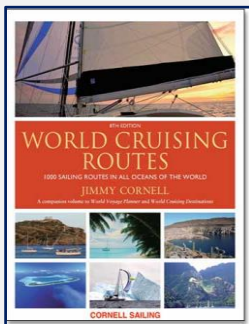
We willen in dit reisverslag onze West-Oost Oceaanoversteek beschrijven, maar niet per dag. Dat zou een oninteressant en onleesbaar verhaal gaan worden. Wat we wel willen delen is onze overwegingen en beslissingen ten aanzien van vertrek, communicatie onderweg, onze koers op basis van de op dat moment beschikbare weersinformatie, ontmoetingen op zee, een aantal "uitdagingen" en het verlangen om eindelijk aan te komen in de laatste dagen van de 27-dagen durende zeilreis. We denken dat deze benadering en onze ervaringen interessanter zijn om te lezen voor de (doorgewinterde) zeiler én voor de niet-zeiler.



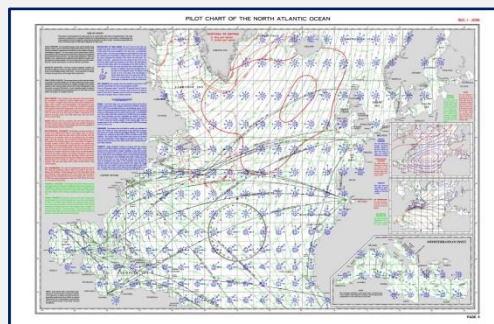
Wanneer vertrekken uit Le Marin

Door de Covid-19 pandemie vertrekken we nu vanuit Martinique en "hoppen" niet eerst verder noord langs de eilanden tot Sint Maarten of Antigua, zoals het plan in aanvang was. Iets meer mijlen maar we zitten al wel oostelijker, dat is ook een voordeel!

Riens heeft de afgelopen 10 jaar dagelijks de 12-uurs weersvoorspelling van Passage Weather van de hele Atlantische Oceaan binnengehaald en opgeslagen. Door dit te doen, hebben we nu een schat aan weersinformatie om te zien hoe het weer zich op de Atlantische Oceaan gedraagt.



Jimmy Cornell



Pilot chart juni



groot cirkel route

Daarnaast zijn de statistische gegevens van de digitale *Pilot Charts* en Jimmy Cornells (JC) "*World Cruising Routes*" een grote hulp bij het bepalen van de "meest" gunstige periode voor de oversteek. In de JC pilot worden de maanden april/mei/juni als meest gunstige oversteek periode gegeven. Omdat we OpenCPN op de laptop en tablet gebruiken, kunnen de Pilot Charts als overlay gebruikt worden zoals we dat ook met de Gribfiles (het weer) doen. We hebben 2 routes uitgezet in OpenCPN, de grootcirkel route (de meest directe koerslijn tussen 2 punten) en een route gebaseerd op de statistische gegevens en de, door ons aangepaste, geadviseerde route uit de *World Cruising Routes*.

Na uitvoerige bestudering van de weersinformatie in die periode hadden we besloten om zeker niet vóór de 15^{de} mei uit Martinique te vertrekken.

Als 2^{de} speelt nu ook de Covid-19 pandemie mee. We houden nauwlettend op het internet in de gaten welke landen hun grenzen weer open gaan stellen, welke regels dan gelden voor arriverende jachten en vooral of er wel/geen verplichte quarantaine is.





Aangezien de Azoren eilanden een autonome regio van Portugal zijn, richten we ons vooral op alle informatie uit die hoek. Eigenlijk willen we meer zekerheid dat we in elk geval op de Azoren een paar dagen kunnen uitrusten, diesel en water tanken en kunnen provianderen als we (nog) niet aan land mogen i.v.m. quarantaine, Zodra op dat gebied wat licht in de tunnel schijnt gaan we vertrekken.



De hoop op vertrek gloort

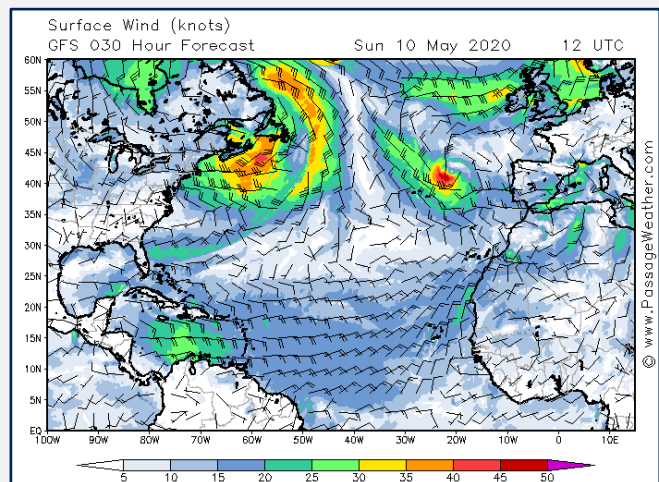
Onze in februari, net voor de Corana uitbraak, in Duitsland bestelde EPIRB, wordt eindelijk op 14 mei bezorgd. Even testen, aanmelden en hij wordt ophangen in de slaaphut bij de ingang naar de kuip.



De berichten over versoepeling van quarantaine in de diverse landen in Europa worden steeds positiever. Intussen weten we dat alle arriverende zeiljachten op 2 eilanden in de Azoren, Faial en Sao Miguel, mogen ankeren. Ze mogen uitrusten, kunnen voorzien worden van water, diesel en boodschappen. Wel wordt verwacht dat de schepen daarna verder gaan zodra er een goed weerwindow is. Op 1 juli zou de grens mogelijk

weer opengaan. Hoe dat precies gaat uitwerken voor de overstekende zeilvloot is nog onbekend. In elk geval zijn de condities eind mei voor ons aanvaardbaar genoeg om naar een weerwindow te kijken om te vertrekken.

Het weer op de Atlantische Oceaan is echter nog wat "onrustig". Veel (zware)depressies starten in de USA en trekken van west naar oost of ontstaan rondom de Azoren, het weer is nog niet echt stabiel, wat erg ongewoon is. Normaal zou het Azoren Hogedruk (AH) gebied al iets zuidwest van de Azoren gepositioneerd moeten zijn. Pas rond 1 juni zien we dat het AH zich lijkt te gaan vormen en het weer eindelijk stabiel wordt.



Gereed maken voor vertrek uit Le Marin

De Gribfiles worden al maanden dagelijks opgehaald en eind mei zien we dat er rond 7 juni een 8 daagse verwachting is die een rustige start voorspeld voor onze $\pm 2200\text{Nm}$ lange overtocht. Aan het werk dus.

De kratjes met genummerde tasjes (grijpmaaltijden) met complete blik/pot maaltijden (indien het slecht weer is), pakken rijst/macaroni en meel om brood te bakken, worden weer onder de tafel in de kajuit neergezet en vastgesnoerd. Nu hoeven we niet op een dansend schip onder banken en vloeren te zoeken naar het juiste ingrediënt voor de te bereiden maaltijd. Alles wordt weer zeevast gezet, de zeilpakken klaar gehangen en het warmteondergoed en fleece wordt opgegraven.



We nemen afscheid van onze vrienden Monica en Patrick, niet op een terrasje helaas, maar buiten op een parkeerplaats in de schaduw i.v.m. Covid-19.



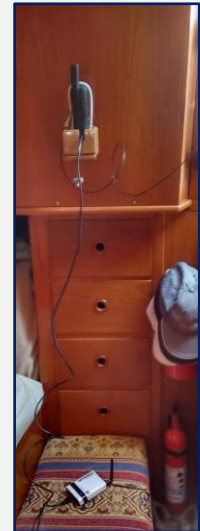


De Zeezwaluw wordt ook vaar-klaargemaakt, het high aspect voorzeil gaat op de rol omdat we meestal aandewindse koersen zullen hebben. Dit voorzeil is het meest geschikt op die koers, het geeft minder helling en meer comfort zonder snelheidsverlies. De watertank wordt gevuld met vers water en de inkoop van verse groente wordt gedaan. We koken alvast 5 4-persoons maaltijden voor (is 10 dagen warm eten) die in de koelkast of vriezer in zip Lock zakjes worden bewaard (plastic bakjes nemen te veel ruimte in). Op de dag vóór vertrek halen we nog het laatste verse fruit en een lading brood aanboord.

De Iridium satelliet telefoon was al getest op goede werking (binnenhalen e-mail en Gribfiles¹ cq SMS berichten) met vrienden die ook zouden vertrekken.

Even een snelle uitleg hoe we de satelliet telefoon gebruiken om 1 x per 2-3 dagen (of vaker als we vinden dat dat nodig is) Gribfiles binnen te halen via een special daarvoor bestemd emailadres. Wij sturen een e-mailtje uit met het gevraagde gebied, een vierkant van 1000x1000Nm, waarbij onze positie linksonder in het quadrand zit. Per omgaande krijgen we een e-mailtje terug op ons satelliet emailadres met de gevraagde weersvoorspelling. Deze Gribfiles kunnen we in het programma ZY-grib bekijken en over OpenCPN projecteren en bestuderen. Aan de hand van deze weersvoorspelling handhaven we de huidige koers of bepalen een nieuwe koers.

5 juni wandelen we naar de marina om uit te klaren uit Martinique. Op de daarvoor bestemde computer en vullen 8 juni in als vertrekdatum uit Franse wateren. We zijn nu helemaal klaar om morgen te vertrekken.



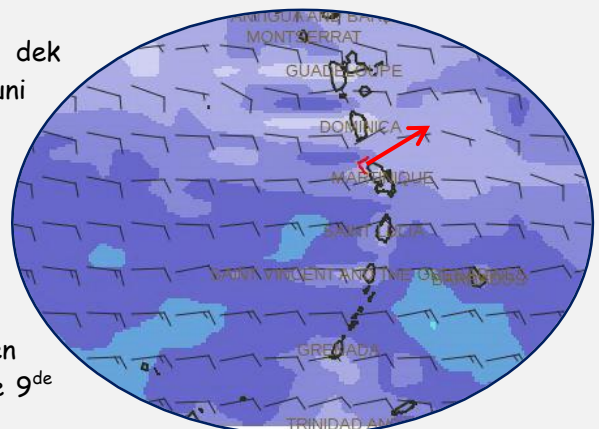
Vertrek Le Marin en daarna eindelijk op weg

Om 10 uur op 6 juni maken we de lijnen los van de steiger bij Carenantilles in Le Marin en varen op de motor het ankergebied uit richting open water. Omdat we nog een nachtje bij Saint Pierre willen ankeren varen we tussen Martinique en het eilandje Diamant aan de zuidzijde via de westzijde van Martinique noordwaarts. Met alleen het voorzeil bij op een achterlijk windje, zeilen we gemoedelijk richting het noorden. Bij de baai van Fort de France moet de motor bij, de wind is nl bijna op en wat er staat komt uit het noorden. In de loop van de middag valt het anker op een mooi plekje in het noordelijk ankergebied van Saint Pierre.



Ons bijbootje ligt al omgekeerd en vastgesnoerd aan dek omdat we niet meer naar de wal hoeven of willen. Op 7 juni halen we nog de verse Gribfiles op en zien dat morgen en overmorgen de oostelijke wind in de passage tussen Dominica en Martinique toch nog stevig is. 9 juni is het rustiger en we besluiten dat dat de dag zal zijn dat we koers zetten naar de Azoren.

De 2 wachtdagen worden benut met uitrusten van de afgelopen drukke dagen en nog kleine dingen in orde maken die we vergeten hadden. De Gribfiles blijven gelukkig de 9^{de} als goede dag aangeven.



¹ Op de zeilreis van Curaçao naar Martinique bleek een automatische update van WINDOWS 10 de instellingen op de laptop zodanig veranderd te hebben dat de laptop niet meer wilde "praten" met de benodigde Optimizer (router) voor de satelliet telefoon. Het duurde 2 maanden voor we er achter waren wat het probleem middels door het 1 voor 1 uitsluiten van eventueel kapotte hardware.





Eindelijk onderweg

We zijn de 9^{de} al vroeg wakker, dat zal wel van de vertrekspanning komen. Na een lekker ontbijtje maken we ons klaar om ankerop te gaan. De AIS wordt aangezet en als het anker aanboord is en



gezekerd, tuffen we zachtjes op de motor richting het noorden van Martinique om daarna in oostelijke richting te koersen. In een heerlijk ochtend zonnetje zien we St. Pierre langzaam verdwijnen en kijken we terug op heel veel goede herinneringen aan Martinique.

Intussen hijsen we het grootzeil met 1 rif (het kan onverwacht toch hard waaien tussen de eilanden) en het voorzeil uitgerold. Aan de westzijde hebben we westelijke wind en we worden keurig het gat uit geblazen. In het midden van de passage draait de wind zuidoost. Met 60° aan de wind kunnen we heerlijk

zeilen en Mr. Perkins mag gaan slapen en het eerste rif kan uit het grotzeil. Wat een rust! De zon staat boven ons hoofd, de wind waait door de haren en ons bootje glijdt heerlijk door het water. Das lang geleden dat we dat voelden, zalig!

Dag- en wachtroutine op lange tochten

Meestal sturen we de eerste dag om en om 1 uur om wat zeebenen te krijgen, het schip te "voelen bewegen" en niet zeeziek te worden. Vlak voor de wachtjes beginnen, zo rond 19 uur, wordt de Monitor, onze windstuurinrichting aan het werk gezet en gooien we de sleepgenerator achter de kont in het water om groene stroom te leveren en de accu's vol te houden gedurende de nachtelijke uren.

De eerste 3 dagen kan de Monitor een kompaskoers tussen 25° en 70° aanhouden terwijl we ongeveer 60° aan de wind lopen dus prima te doen met 9-14kn wind. Dat is een prima koersje en bijna gelijk aan de grootcirkel koers.

Wat voor ons het beste werkt in het wachtsysteem is 2-3-3 uur. Dit zijn geen vaste kloktijden maar flexibele. De uren beginnen pas te tellen zodra de "afwacht" te kooi gaat. De "wachtvrije uren" brengen we samen in de kuip door De eerste 2 dagen is slapen wat lastig maar daarna gaat het prima. We starten met 2 uur

omdat we de wachtjes beginnen als het nog licht is en we beiden dan moeilijk

inslaap vallen. De kloktijden verschuiven dus en je loopt bijna nooit dezelfde uren wacht als een dag eerder. Door de jaren heen is deze wijze van wachtlopen voor ons het meest geschikt gebleken.

Op alle vorige tochten aten we ons diner (warme hap) zo rond 6 uur. Deze reis hebben we onze warme maaltijd bijna elke keer tussen 12-14 uur gegeten en dat werkte eigenlijk beter. Allebei 1 bordje en het restant warme maaltijd smikkelden we dan 's nachts op.



Communicatie en weersinformatie onderweg

Zoals we al zeiden, halen we met de Iridium satelliet telefoon onze Gribfiles binnen. Omdat we dat de ochtend van vertrek nog gewoon via internet hebben gedaan, hoeft dat de eerste 2 dagen niet. Tegelijk met het weer, sturen we via de satelliet telefoon familie en een paar vrienden een e-mailtje met onze positie, de weersomstandigheden en hoe het met ons gaat. De derde dag gaan we dat voor het eerst doen.





Na alle hardware keurig opgelijnd te hebben, blijken we weer het eerdere probleem met Windows 10 te hebben, geen contact met de Optimizer. Er blijkt weer eens een automatische update te zijn geweest, vlak voor ons vertrek. De oplossing van de vorige keer (terug naar het laatste herstelpunt) lukt niet. Windows heeft die overschreven, grrrrrrrr!

Bij de eerste keer van dit probleem stelde GTC (onze provider in de UK) ons voor om de speciale programmatuur (app) te downloaden op ons tablet en op de smartphone. Als dat zou werken dan was de Optimizer in orde. Zo gezegd zo gedaan. Tablet en smartphone konden de Gribfiles en e-mail probleemloos binnenhalen. Nu moesten we deze hardware en programmatuur gebruiken op de rest van onze oversteeek.

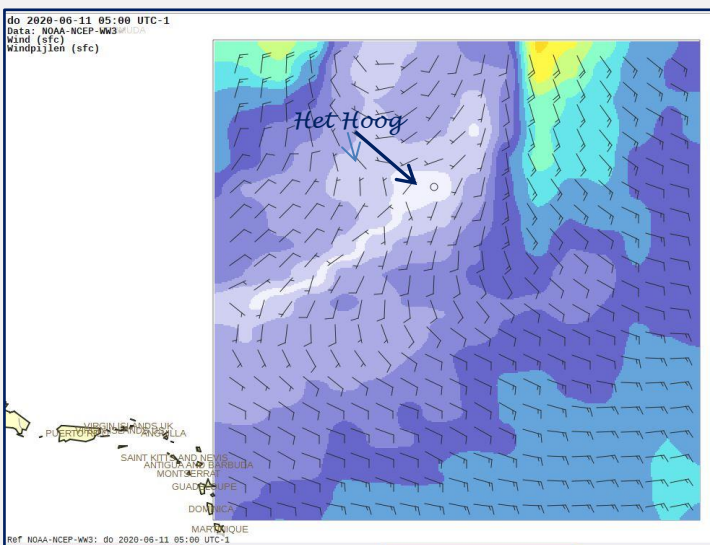


Echter, die werkwijze had nog wat oefening nodig omdat we het slechts 1 x hadden getest. Het bestand van Gribfiles kwam keurig binnen en kon via de USB-kabel op de laptop worden overgezet om te bestuderen. De e-mail gaf wat meer problemen omdat we het tablet nooit gebruiken voor e-mail. Alle deels voor-geprepareerde e-mailtjes moesten nu worden overgezet op het tablet, bewerkt en verstuurd. Omdat we de BCC's niet verstuurd kregen, hebben we uiteindelijk onze neef Alex gevraagd



of hij de e-mails die wij naar hem stuurden (met in de tekst de e-mailadressen) door te sturen en af en toe te posten op Facebook. De mail naar hem ging perfect weg en dat probleem was dus opgelost. Tijdens het overzetten van de Word-bestanden (kopiëren en plakken) van de laptop naar tablet, zijn er wat fouten geslopen in de e-mailadressen. Pas 2 weken later ontdekten we dat, een blond momentje zo te zeggen.

Aan de hand van de 5-daagse weersverwachting bepalen we onze koers voor de komende 3 dagen. Iets meer wind en uit wat zuidoostelijker richting zodat we min of meer onze uitgezette koerslijn konden volgen met dag afstanden van net boven de 100nm. Af en toe wat regenbuien die schitterende luchten geven. Na 5 dagen draaide de wind meer naar het oosten en moesten we nog meer noord koersen om goede wind te houden, precies zoals in het boek van JC de "World Cruising Routes" staat beschreven. Het hele vervolgtraject van de tocht was soortgelijk als hierboven beschreven, steeds op jacht naar goede wind. Elke keer moesten we bepalen waar de wind op dat moment zou zitten om niet in het "hoge drukgebied" zonder wind te belanden. Ook de barometer die elke 4 uur wordt afgelezen en uitgezet op millimeter papier, was een goede indicator hoe onze positie t.a.v. dat "hoog" was.



Uiteraard lukt onze strategie cq Peleboeren niet altijd, soms is er gewoon te weinig wind om op te zeilen of de wind is helemaal op. Op 20 juni, de 11^{de} dag van onze tocht moest Mr. Perkins 3 dagen bijstand verlenen. Op dat moment hadden we ongeveer 1500nm gezeild, maar de mijlen waren niet allemaal in de meest goede richting. We waren een "ommetje" aan het maken.

Vanaf het moment dat de motor weer af kon, hebben we steeds geprobeerd te zeilen hoe weinig het ook waaide. Er moest diesel gespaard worden voor het laatste traject. Hoe dichterbij de Azoren zouden komen, hoe groter de kans werd om in het echte Azoren Hoog te belanden. Dan zouden de laatste XX aantal mijlen op de motor gedaan moeten worden en daarvoor zouden we diesel nodig hebben.



Om wat wind te vinden zijn we tot bijna 40° noord (dus boven de Azoren) doorgeslagen. Deze laatste dagen duurden wel erg lang, het was een trage voortgang naar de bestemming en we wilden nu wel heel erg graag aankomen. Uiteindelijk hebben we op 4 juli 1,5 dag voor aankomst in Horta, de motor weer gestart, er was totaal geen wind meer omdat we in het Azoren Hogedruk gebied waren aangekomen.

Uitdagingen en schitterende lichten en zonsopgang en -ondergangen

Uiteraard zit niet altijd alles mee, ook dit keer hadden we wat "uitdagingen" tijdens onze reis.



Ergens halverwege onze tocht, hoorden we s 'nachts een vreemd geluid wat we niet thuis konden brengen terwijl "ergens" iets vibreerde. Uiteindelijk zagen we dat de 2^{de} voorstag (gebruiken we zo goed als nooit, want die is voor een stormzeiltje met leuvers en altijd aan BB zijde aan de voetrail bevestigd) weer eens naar beneden gekomen was. Dit gebeurt ongeveer 1 x per 4 jaar door verkeerde spanning boven in bij het aanhechtingspunt. We worden er al niet meer warm of koud van als het weer gebeurt. Samen hebben we de stag aanboord getrokken en naar de kuip geslept en opgerold. Deze keer hebben we geluk want Riens had bij de vorige vernieuwing een modificatie laten aanbrengen op de plek waar de stag altijd breekt. Nu was het op dezelfde plek

gebroken maar door de modificatie hoeft niet de hele stag maar alleen het bovenste stukje vervangen te worden. (zie foto). Note: Het gebroken deel is inmiddels weer gerepareerd en de stag zit weer op zijn plek.

Als 2^{de} kregen we weer te maken met een lummelbeslag dat de geest gaf. Dit keer niet een las die het begeven heeft (zoals op de reis naar Suriname) maar een naadverbinding van het lummelbeslag. Het grootzeil met 1 rif, hield de giek gelukkig nog omhoog en in toom en met hulplijntjes om de giek bij de mast te houden en een lift lijntje om de giek op te tillen konden we het kapotte lummelbeslag demonteren en het originele oude beslag met vereende krachten monteren. Na 2 uur tobben was het gelukt zonder dat we het zeil hoefden te strijken.



Gebroken lummelbeslag



Gerepareerd Lummelbeslag

We zijn wel een beetje trots op onszelf dat we de klus onder zeil en samen geklaard hebben.



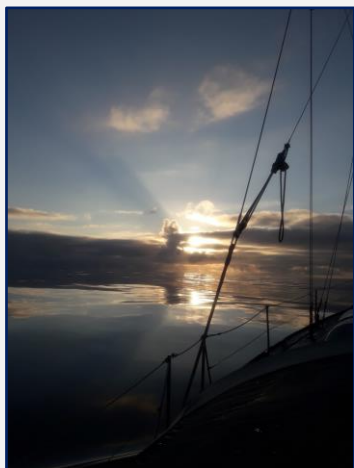
Dezelfde nacht zagen we dat de splitpen in de troggel bevestiging van de hydraulische neerhouder aan de giek gebroken was. De neerhouder hing aan één kant los wat waarschijnlijk gebeurd was door het jutteren van de giek toen het lummelbeslag kapot ging. Met een noodverbinding van een bout, ringen en moeren uit de onuitputtelijke magazijnen van de Zeezwaluw werd de boel eerst weer keurig en veilig gerepareerd.

Mays, De watersportzaak in Horta heeft in elk geval een goede klant aan ons zodra we er zijn.

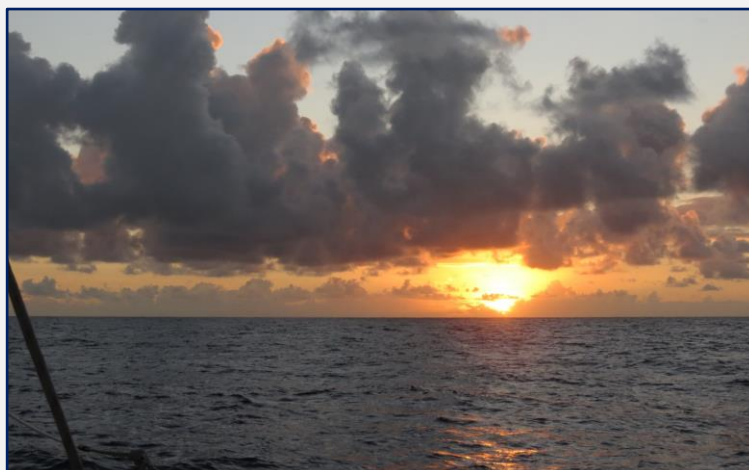


Het zijn allemaal geen moeilijke of onveilige situaties, meer lastig als het je op een lange trip onderweg overkomt. We hebben samen goede eerste technische "eerste" hulp aan boord kunnen geven en zijn daar heel tevreden over.

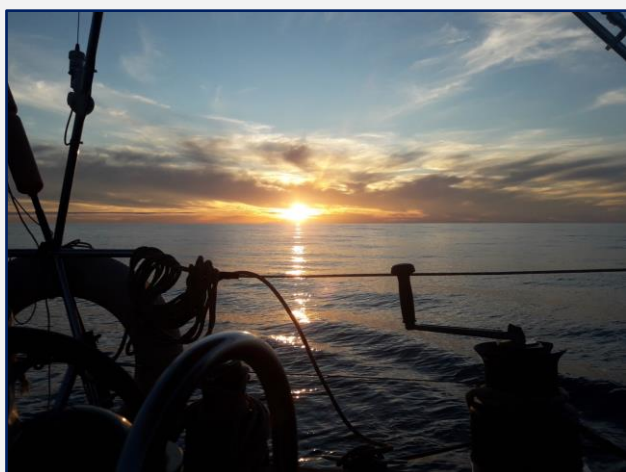
Gedurende onze 27-daagse reis ging de zon elke dag in het westen onder in spectaculaire kleuren meestal achter indrukwekkende wolkenformaties terwijl ze de volgende dag gewoon weer in het oosten opkwam.



Zonsopkomst



zonsopkomst



Zonsondergang



zonsondergang

We merkten dat de nachten steeds korter werden nu we meer noord en oostelijker kwamen. De klok moet regelmatig 1 uurtje vooruitgezet worden om de lokale tijd te hebben als we aankomen. Gedurende de nachten gingen we door de maancyclus van bijna volle maan via nieuwe maan weer terug naar volle maan. Ondanks de periode met nieuwe maan hadden we redelijk wat licht door de schitterende sterrenhemel.

We zagen de bekende sterrenbeelden Grote- en Kleine beer voor het eerst weer aan de hemel verschijnen met hier en daar een fel verlichte planeet. Je kunt heerlijk mijmeren gedurende zulke nachtelijke uren, terwijl het water zachtjes ruist langs de romp, soms fluoriderend en de wind muziek maakt langs de zeilen en het want.





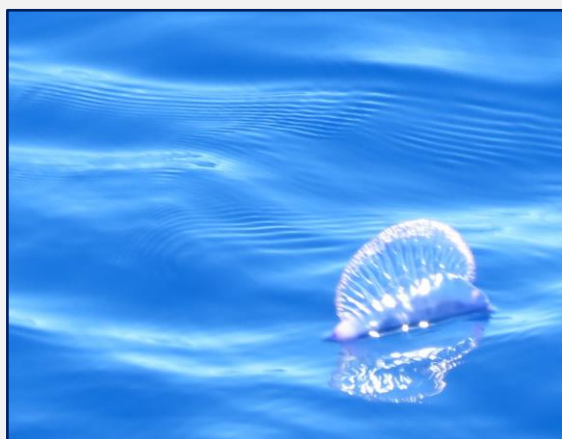
Zeeleven

Eigenlijk hebben we heel weinig zeeleven gezien. Aan het begin van de tocht en zeker 14 dagen lang, werden we gevolgd door mooi vogeltje, een shearwater. Die vloog een stukje op, landde op het water en dook alleen met zijn kopje onderwater. Dit patroon herhaalde zich eindeloos!. Wat hij/zij onderwater zocht/deed bleef een roodsel want we hebben nooit gezien dat er een visje werd verschalkt. Dagelijks werden we bezocht (op gepaste afstand) door een paartje witte vogels met een hele lange dunne staartveer. We vroegen ons af wat ze zover op de oceaan deden want de vliegkunst had meer weg van die van een papagaai dan van een meeuw. Verder zagen we eigenlijk geen vogels. Misschien omdat er hele velden zeewier, Sargossa op de stroom en wind meedreven. Regelmatig moest het roer van de Monitor-windstuurinstallatie vrijgemaakt worden van bossen "gevangen" wier.



Pas ergens midden op de oceaan, zagen we af en toe dolfijnen. Ze kwamen nooit dicht bij de boot om met de boeggolven te spelen. Maar één keer zagen we in de verte darterele dolfijnen die steeds uit het water sprongen en terug plonsden.

Vanaf halverwege de reis tot bijna helemaal aan Horta, zagen we wel hele velden vol kwallen, Portugese



oorlogsschepen. Grote en kleine, vergaderingen van meerdere aaneen, maar altijd was hun 'zeiltje" op en zeilden ze net als wij aan de wind en tegenstrooms naar ergens. We hebben ook gemerkt dat contact met deze kwallen inderdaad venijnig kan zijn. Onze sleepgenerator die vanaf het begin van de reis achter de Zeezwaluw hing, moest op een gegeven moment binnengehaald worden omdat we te weinig snelheid door het water hadden. De lijn met propellor fungeerde meer als dreg dan als een middel om stroom op te wekken. Bij het binnenhalen bleken er "resten" van deze kwallen rondom de lijn gedraaid te zitten. Bij aanraking, vooral de donkerpaarse slierten, begonnen je handen vreselijk te

tintelen en te jeuken. Een goede leer om de volgende keer handschoenen aan te doen tijdens het binnenhalen van de lijn met propellor.

Op 2/3 van de reis, hebben we een aantal keren groepen pilot whales gezien. Eén keer kwamen ze zelfs erg dicht langs de boot en konden we deze magnifieke zoogdieren in het glasheldere water perfect bekijken. Helaas hebben we daar weer geen foto's van kunnen maken.

Ontmoetingen op zee

Veel hebben we niet gezien aan ander scheepvaartverkeer. Af en toe een vrachtschip. Meestal keken we naar een compleet lege oceaan. Zelf de AIS stond meestal in de slaapstand omdat er geen targets gesignaleerd werden. Op een gegeven moment zagen we een groepje van 9 AIS signalen zonder verdere gegevens bij elkaar maar we konden geen bootjes vinden.





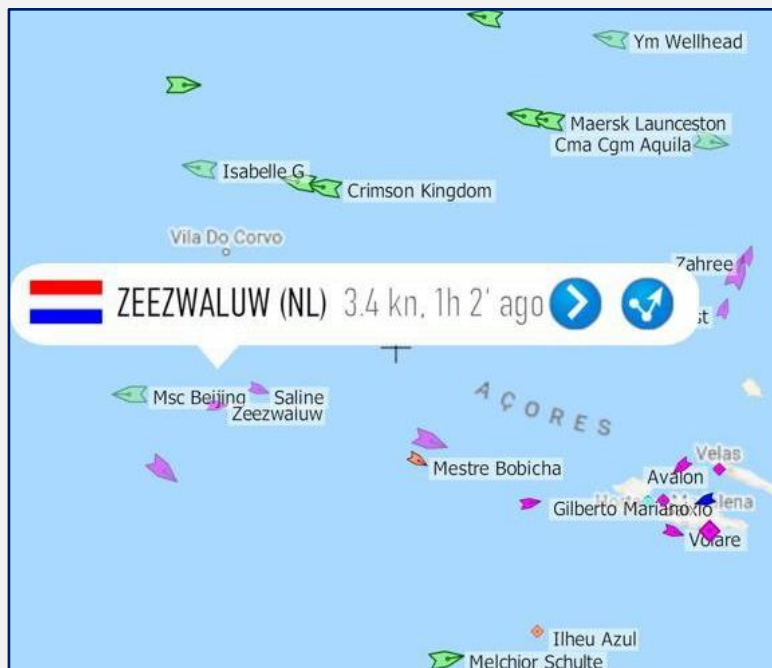
Opeens zien we een soort boeitje en mogelijk dat dat een van de AIS signalen was, de rest hebben we niet kunnen spotten. Een aantal keren zagen we een vrachtschip op de horizon maar meestal waren ze te ver weg voor zicht contact.

Omdat we wisten dat vanuit de hele Carieb veel zeilboten onderweg waren naar de Azoren hadden we verwacht regelmatig wat zeilschepen op de AIS te zien. Maar pas 5 dagen voor we bij Horta arriveerden kwam middenin de stikdonkere nacht de AIS tot leven. Er kruiste achter ons langs een zeiljacht. Heel in de verte zagen we een lichtje maar we hebben geen marifooncontact gehad.

De volgende nacht was het opnieuw raak, nog een zeilboot op een zelfde koers als wij, vlak achter ons.

De marifoon begon ons op te roepen en we hadden contact met de Nederlandse zeilboot Saline, met Jan Paul en Marjolein die ook onderweg naar Horta waren. Hun AIS systeem werkte niet goed en ze vroegen of wij op onze AIS konden zien of ze niet op aanvaringskoers lagen. Alles ging gelukkig goed en een half uurtje later was de Saline achterlangs gekruist en verdwenen in een regenbui. Via Marine trafic is deze ontmoeting vast gelegd (Met dank aan Rob van SY Happy Hour voor het doorsturen)

Via de satelliet telefoon wisten we dat de Nederlandse Zahree, met Tineke en Herbert onderweg was vanuit de Chesapeake Bay in de US naar Horta. Mailtjes over en weer met onze



posities lieten we elkaar weten waar we zaten. Doordat we regelmatig contact hadden, verwachtten we elkaar wel ergens tegen te komen. Maar doordat zij boven het Azoren Hoog bleven en wij het moesten doorkruisen hebben we elkaar onderweg nooit gezien en zij waren alweer vertrokken uit Horta voor we aankwamen. Pas onder de kust van Faial, zagen we weer andere zeilboten.

Aankomst in de Azoren in het vertrouwde Horta



Komend vanuit het noorden, zagen we heel langzaam Faial's bergtoppen op de horizon verschijnen. Langzaam groeide het eiland terwijl we steeds dichterbij kwamen.

Langzaam worden huisjes, wegen en weiden duidelijker zichtbaar in de laatste zonnestralen. Meeuwen verwelkomden ons en we zagen bootjes zich losmaken van de kust. Dichterbij komend duikt de indrukwekkende koon van de vulkaan Pico achter Faial op.





Het is een schitterend gezicht na bijna 4 weken een lege horizon. In redelijk vlak water zien we een prachtige zondondergang die Faial in een kleurenspeel betreft. Het laatste stukje leggen we af in het donker maar de lichtjes op de kant wijzen ons de juiste richting aan. De positie van de havenlichten is weer "Europees" groen en rood op de juiste plaatsen en we voelen ons weer thuishoemen in Europa.



27 dagen en 2790Nm (we hadden dus een "ommetje" van ruim 500nm gemaakt) na vertrek uit Saint Pierre op Martinique, arriveren we op 5 juli om 23.30 uur in het donker in Horta op Faial. Met hulp van de Marina bewaker mochten we afmeren aan de quarantaine kade. Blij en voldaan hebben we nog een aankomstdrankje in de kuip genuttigd voor we na bijna 4 weken weer met z'n tweetjes te kooi konden duiken!

Mijmeringen

Hoe hebben we, terugkijkend deze Atlantische Oversteek van west naar oost ervaren? Is de tocht anders verlopen dan gedacht of juist niet?

Beiden waren we niet echt zenuwachtig vooraf of tijdens de reis. Misschien ook omdat we al eerder een lange oversteek hadden gemaakt en vele meerdaagse tochten zodat voorbereiden ons ook deze keer soepel en gemakkelijk afging. Alleen de dag voor vertrek waren we wat gespannen, maar dat vinden we normaal.

Uiteraard waren de "uitdagingen" onverwacht, de tijdelijke oplossingen zorgden ervoor dat we er geen nadeel van ondervonden tijdens de verdere tocht en dus goed opgelost waren, vinden we achteraf zelf. Over de voorbereiding en speciale maaltijdvoorziening zijn we heel tevreden, we hadden dit keer het juiste evenwicht gevonden in hoeveelheid, tijd en verpakking. De gehele reis hadden we lichte winden uit het oostelijk quadrant, soms wat noordelijker of helemaal noord. Dit was volgens de verwachting uit de statistieken en voor ons niet onverwacht.



Buiten een stevige wind (27Kn) bij de nadering van een bui hadden we gelukkig geen stormen, dat was heel erg fijn en gaf ons veel rust.



Door de geringe vaarsnelheid en de 500nm extra gemaakte mijlen werd de reis een stuk langer dan verwacht. De voorraden waren gelukkig voldoende voor die extra tijd op zee. De extra dagen was op het eind wel moeilijk, we werden wat ongeduldig en eigenlijk wilden we heel graag (Ineke) de motor aanzetten om op te schieten. Maar dat was geen optie omdat de diesel op zou raken voordat we er zouden zijn. Of we meer diesel mee zouden nemen de volgende keer? Nee, dat denken we niet want we hadden al 75 liter extra in jerrycans mee. We zouden nu achteraf beredeneerd, de voorbereidingen voor een lange oversteek niet anders aanpakken. We zijn heel tevreden over zoals het geheel uitgepakt heeft zijn en we zouden het dus weer precies zo doen.



Riens en Ineke Elswijk ab SY Zeezwaluw

Wordt vervolgd